ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

15η Ιανουαρίου 1988

Αρ. Φύλλου 1263/1021

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

With English Supplement

ΑΡΙΘ. 1263/1021
5 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1988
ΔΡΧ 350

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

EMPROS LINES

NAFTOMAR

NAFTOMAR Head office

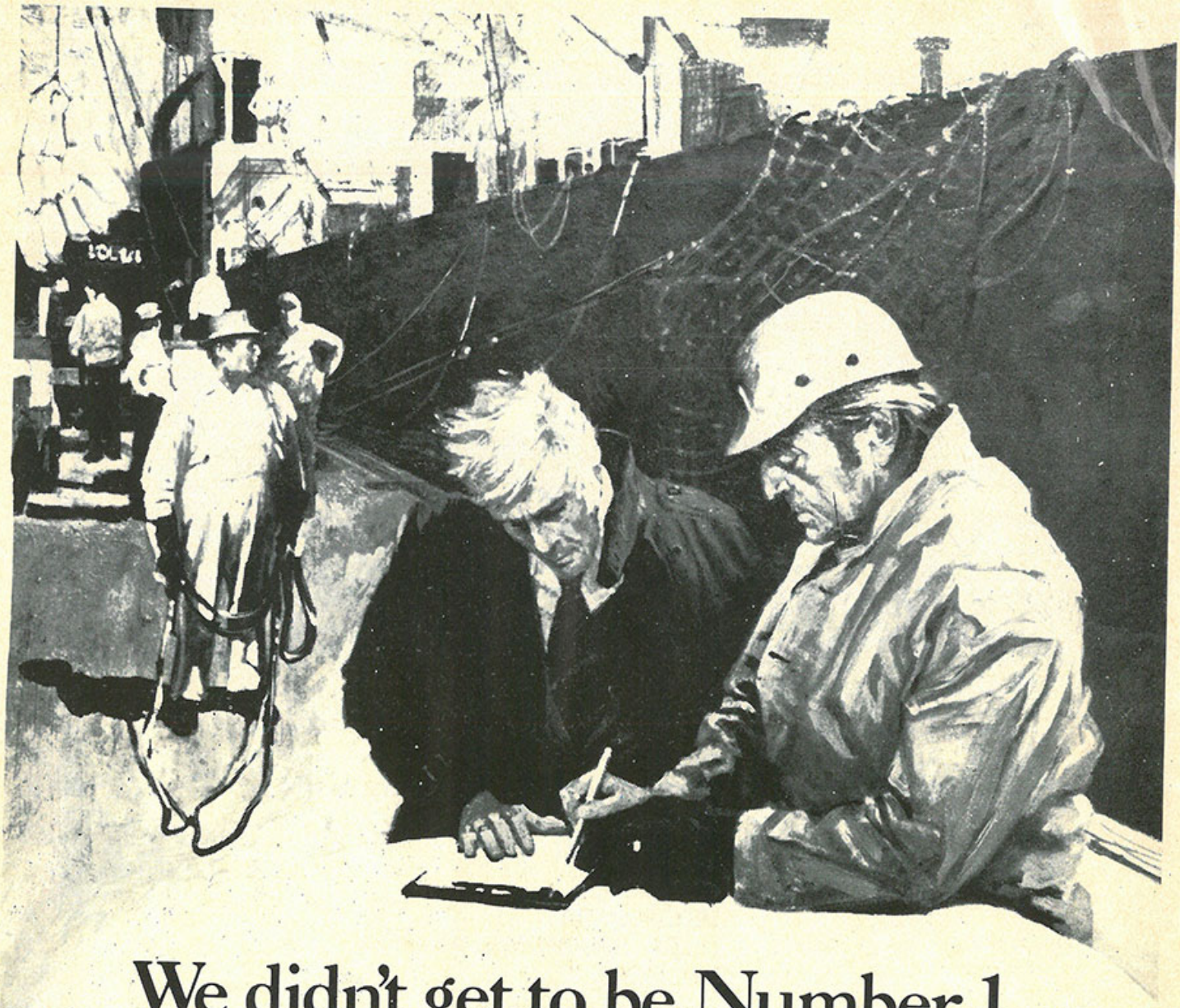
NAFTOMAR SHIPPING & TRADING CO
252-254 Kifissias Avenue,
GR 15231-Halandri
Athens - Greece
TEL.: (01)6472041
TELEX: 218541/218222/218039 NAFT GR
FAX: 6472944

NAFTOMAR World wide

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.
114, Av. des Champs-Elysées.
75008 Paris-France
TEL.: (1)43.59.14.33
TELEX: 640641CHEMGAZ/640695 NAFTMAR
FAX: 45632200

MARGAS INTERNATIONAL CORPORATION
3310 Ponce de Leon Boulevard
Coral Gables, Florida 33134-U.S.A.
TEL.: (305) 4460660
TELEX: 264145 MGAS

NAFTOMAR AGENCIES ROTTERDAM B.V.
POB 867 - 3160 ab RHOON
ANTH VAN HOBOKENSFRAAT 14
3161 KS RHOON Holland
Tel.: (1890 13222
Telex: 62004 CChem nl



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο

15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1988
ΝΗ΄ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1263/1021

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Ἀντωνιάδης
Γεώργ. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρᾶ 77 - 185 35 Πειραιᾶς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιᾶς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Ἐσωτερικοῦ..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Εὐρώπης & Ἡνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδᾶ..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική καί Νοτ. Ἀμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ἀνατολή & Ἀφρική ..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Ἄπω Ἀνατολή
& Αὐστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Ἐσωτερικοῦ ταχυδρομικῶς..... Δρχ. 5.000
Πλοῖα μέσω γραφείων Πειραιῶς..... Δρχ.4.500

NAFTIKA CHRONIKA
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1263/1021, January 15th, 1988

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus

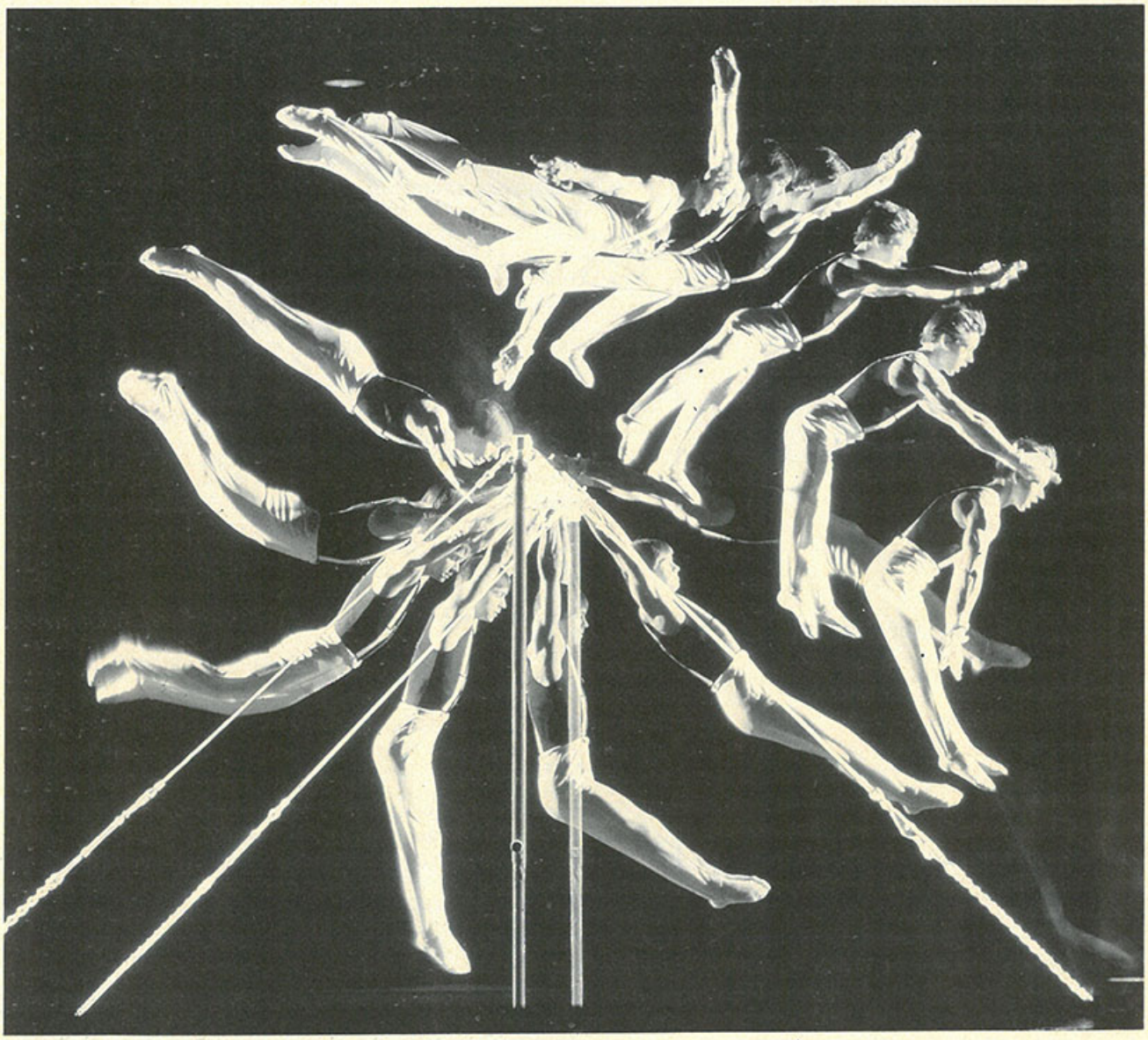
Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- ΕΥΑΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ: Πρωταρχικός στόχος ἡ προσέλκυση πλοίων στό ἑθνικό νηολόγιο..... Σελίς 7
- ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ: Ἔμφαση στή Ναυτική Ἐκπαίδευση... » 11
- ΚΩΝ/ΝΟΥ ΦΑΦΑΛΙΟΥ: ΝΑΤ καί Ναυτική Ἐκπαίδευση..... » 13
- Ι.Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Ναυτιλιακοί Παράγραφοι = 1987 =..... » 15
- ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ: Τά Ἑλληνικά δεξαμενόπλοια τελοῦν ὑπό σαφή ἀπειλή..... » 17
- ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ: Ἐμπιστοσύνη καί Ἐλευθερία..... » 20
- ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ: Νοικοκυριό, προσοχή καί σύνεση..... » 21
- ΜΑΝ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ: Ἡ εὐημερία θά σημάνει τήν ἐπιστροφή.. » 23
- ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: 1988-1992 Ὀξύτερος ὁ ἀνταγωνισμός γιά τά ἑλληνικά ἐπιβατηγά πλοῖα..... » 24
- ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ: Ἀκτοπλοϊκές Συγκοινωνίες..... » 27
- Γ.Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων μέ ξένη σημαία..... » 29
- ΜΙΧ. Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ: Μέ θάρρος καί δύναμη..... » 31
- ΓΕΡ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ: Νά ἀποφύγουμε τά ἴδια λάθη..... » 32
- ΜΙΧ. ΒΕΛΩΝΙΑ: Ναυτική Ἐκπαίδευση — Ἐπάνδρωση τῶν πλοίων » 33
- ΜΑΝ. Α. ΒΟΡΔΩΝΗ: Ship's Management — Ἰδιοσυγκρασίες, προβλήματα καί λύσεις..... » 39
- Γ. ΓΡΑΤΣΟΥ: Σκέψεις γιά νά μήν ἐπαναλαμβάνομε τά ἴδια λάθη... » 43
- ΔΙΑΜ. ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗ: Ἑπτά θεμελιώδεις στόχοι..... » 45
- ΙΩΑΝ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ναυτιλία χωρίς Ἕλληνες ναυτικούς δέν θά ὑπάρξει..... » 48
- ΓΡΗΓ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ: Νά ἰσχύσουν πάλι οἱ ἀρχές τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς..... » 49
- ΒΑΣ. ΚΟΥΤΣΗ: Ἡ ναυτιλιακή πολιτική εἶναι πράξη καί ὄχι θεωρία. » 50
- ΝΙΚΟΛΑ Σ. ΛΑΙΜΟΥ: Νά ἀλλάξει ἡ στάση τῆς Πολιτείας..... » 53
- ΠΑΝΤ. ΧΡ. ΛΕΜΟΥ: Λαμπρό τό μέλλον στήν θάλασσα..... » 56
- ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ: Ὁ Ἱστορικός συμβιβασμός..... » 59
- ΤΑΚΗ ΜΑΚΡΗ: Ἐπένδυση στή Ναυτιλία..... » 62
- ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΠΟΘΗΤΟΥ: Πολύ ἁπλά τά μέτρα πού χρειάζονται.... » 65
- ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΣΙΟΥΦΑ: Σκέψεις καί προβληματισμοί..... » 67
- ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ: Εἶναι μακρύς ὁ δρόμος..... » 69
- ΓΙΩΡΓ. Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ: Περεστρόϊκα..... » 72
- ΛΟΥΚΑ ΧΑΤΖΗ'Ι'ΩΑΝΝΟΥ: Τεράστια ἡ συμβολή τῆς Ναυτιλίας... » 81
- ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΛΑ: Ἡ κοινωνική δυναμική τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.. » 82
- Ξ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ: Τά βασικά θέματα τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως.. » 83

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεσως τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας..... » 89
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τό ὑπό ναυπήγηση τονναζ..... » 116
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου..... » 118
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἀνασκόπηση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν Ἀγοραπωλησιῶν τοῦ 197..... » 121
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἀνασκόπηση τῆς Παγκόσμιας Ναυτιλίας..... » 134
- ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟ..... » 140
- Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ: Ἑλληνικά καί Ἑλληνόκτητα πλοῖα, στόχοι τοῦ Περσοϊρακινοῦ Πολέμου..... » 143
- English Supplement..... » 157
- Ἡ κίνηση τῶν πλοίων..... » 161

Στροφές ανάπτυξης



Σταθερές στροφές· που οδηγούν σε συνεχή ανοδική πορεία.
Μεθοδικές στροφές· βασισμένες στην παραγωγικότητα του ανθρώπινου δυναμικού της ΕΚΟ.
Ευέλικτες στροφές· που επιτρέπουν στην ΕΚΟ να ελίσσεται με επιτυχία στις δύσκολες συνθήκες του σύγχρονου ανταγωνισμού.
Αλλά και σίγουρες στροφές· που μεταφράζονται σε εξαγωγές, σε επενδύσεις, σε κέρδη.
Στροφές που συνεχώς πολλαπλασιάζονται.
Και που χαρακτηρίζουν, εδώ και τέσσερα χρόνια, ένα γιγαντιαίο έργο.
Αυτό που γίνεται στα Ελληνικά Καύσιμα Ορυκτέλαια. Στην ΕΚΟ.

ΕΚΟ

Ἡ προσπάθεια συνεχίζεται

Τώρα πού τό χαμόγελο ἄνθισε πάλι στήν Ἀκτή Μιαούλη, στό Λονδῖνο καί στή Νέα Ὑόρκη, τά «Ναυτικά Χρονικά» συνεχίζουν τήν ἐπίμονη προσπάθεια γιά τήν προσέλκυση ΟΛΩΝ τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο, ἡ ὁποία εἶχε ἀρχίσει στά δύσκολα χρόνια πού πέρασαν ὁπότε ἡ Ναυτιλία μας κινδύνεψε νά καταποντισθεῖ μέσα στή θύελλα τῆς πρωτόφαντης ναυτιλιακῆς κρίσεως συνεπεία καί τῆς δικῆς μας ὀλιγωρίας νά τήν ἀφήσουμε χωρίς τήν ἀπαιτούμενη θωράκιση γιά νά ἀντιμετωπίζει ἀκίνδυνα, ἤ μέ τίς λιγότερες δυνατόν ζημιές, παρόμοιες καταστάσεις καί ὁ ἐφοπλισμός ἀναζήτησε λύσεις ἀνάγκης γιά νά διασωθεῖ καί νά διατηρηθεῖ τό ἑλληνικό πλοῖο.

Ἡ προσπάθεια, λοιπόν, συνεχίζεται μέ στόχο νά ἐξασφαλισθεῖ στή Ναυτιλία μας αὐτή ἡ θωράκιση, ἡ ὁποία μπορεῖ νά ὑπάρξει μόνον στή φυσική της ἕδρα καί ταυτόχρονα νά ἐξουδετερωθεῖ ὁ κίνδυνος νά μᾶς ἀνταγωνισθοῦν καί στόν καθαρά ναυτιλιακό τομέα — καί ὄχι ὅπως μέχρι τώρα στόν τομέα τῶν πληρωμάτων — οἱ ξένοι καί κυρίως οἱ Ἀσιάτες ναυτικοί οἱ ὁποῖοι χρησιμοποιήθηκαν στά ἑλληνικά πλοῖα στά δύσκολα χρόνια πού πέρασαν ἀπό τήν ἀνάγκη τῆς ἐπιβιώσεως καί ἐξακολουθοῦν νά χρησιμοποιοῦνται ἀκόμη καί σήμερα γιά νά ἐπιτυγχάνεται οἰκονομικότερη διαχείριση σέ σύγκριση μέ τό ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖο.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν ὑποδείξει ἐπανειλλημένα ἐκεῖνα που πρέπει νά γίνουν γιά νά ἐπιτευχθεῖ ἡ προσέλκυση στό ἐθνικό νηολόγιο ΟΛΩΝ τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων, προσέλκυση μέ τήν ὁποία θά ἐξουδετερωθεῖ καί ὁ κίνδυνος νά μᾶς ἀνταγωνισθοῦν οἱ ξένοι ναυτικοί πού χρησιμοποιήθηκαν καί χρησιμοποιοῦνται καί τώρα ἀκόμη στά πλοῖα αὐτά. Παρ' ὅλα αὐτά θά τά ἐπαναλάβουμε καί σήμερα, ὥστε σέ συνδυασμό μέ τούς προβληματισμούς καί τίς προτάσεις πού διατυπώνονται ἀπό τούς παράγοντες τῆς Ναυτιλίας σ' αὐτό τό τεῦχος νά ληφθοῦν οἱ ἀποφάσεις πού χρειάζονται γιά νά δρομολογηθοῦν οἱ ἐξελίξεις οἱ ὁποῖες θά ὁδηγήσουν στό ἀποτέλεσμα πού ἐπιθυμοῦν ὅλοι, καί ἡ Πολιτεία καί ὁ ἐφοπλισμός, στόν ἐπαναπατρισμό δηλαδή ΟΛΩΝ τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων καί στόν ἐκ νέου γιγαντισμό τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου, ὥστε ἡ πρώτη ναυτιλιακή χώρα στόν κόσμο νά διαδραματίζει καί τόν πρῶτο ρόλο ὄχι μόνο στά διεθνῆ ναυτιλιακά πράγματα ἀλλά καί σέ πολλούς ἄλλους τομεῖς.

Πέρα ἀπό τήν ἐπιβαλλόμενη προσαρμογή τοῦ κόστους τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου σέ ἐπίπεδα πού θά τοῦ ἐπιτρέπουν νά κινεῖται ὑπό τίς πλέον δυσχερεῖς συνθῆκες τῆς ναυλαγορᾶς, ὅπως ἔγινε μέ τίς λύσεις πού ἀναζητήθηκαν στή διάρκεια τῆς μεγάλης κρίσεως, χρειάζεται νά ξεκαθαρισθοῦν ἀπολύτως οἱ ὅροι τοῦ παιχνιδιοῦ καί νά ξέρει ἐκ προοιμίου ὁ ναυτιλιακός ἐπιχερηματίας ὅτι ἡ σύμβαση πού ἔχει συνομολογήσει μέ τό Κράτος εἶναι ἀπαραβίαστη, πράγμα πού ἔγινε ἤδη σαφέστατα ἀντιληπτό ἀπό τήν Πολιτεία ἡ ὁποία, ὅπως προκύπτει ἀπό τή σχετική δήλωση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Γιαννόπουλου στήν ἀποκλειστική συνέντευξή του πρός τά «Ναυτικά Χρονικά» πού δημοσιεύεται ἀμέσως ἐν συνεχεία, διερευνᾶ τή δυνατότητα λήψεως εἰδικῶν μέτρων πού θά ἐξασφαλίσουν μιά πρόσθετη θωράκιση στό θεσμικό πλαίσιο, ἐπαναβεβαιώνοντας μ' αὐτό τόν σαφέστατο τρόπο τήν ἐμμονή στή συνταγματική κατοχύρωση τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου τῆς Ναυτιλίας.

Κατά δεύτερο ἀλλά ἐξ ἴσου κύριο λόγο χρειάζεται νά σταματήσουν οἱ παρεμβατισμοί ἁρμοδίων καί ἀναρμοδίων στή λειτουργία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί στή διαχείριση καί στήν κίνηση τῶν πλοίων. Καί ταυτόχρονα νά ἀντιληφθοῦμε ὅλοι ὅτι ἐκεῖνοι πού δημιούργησαν τό σύγχρονο ἑλληνικό ναυτιλιακό θαῦμα ξέρουν καλύτερα ἀπό κάθε ἄλλον τό μοντέλο πού τούς χρειάζεται καί τούς ταιριάζει γιά νά κάνουν τή δουλειά τους καί δέν ἔχουν ἀνάγκη ἀπό μοντέλα πού εἶναι ἐγκεφαλικά δημιουργήματα καί δέν ἔχουν καμμιά σχέση μέ τήν πραγματικότητα, τήν ὁποία οἱ δημιουργοί τῆς Ναυτιλίας τή ζοῦν καθημερινά στό πετσί τους.

Τρίτο, νά ἀλλάξουμε τό κλίμα ὥστε ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός νά μήν θεωρεῖται ἐχθρός στήν ἴδια του τήν πατρίδα — ἀσφαλῶς ἡ σχετική πρωτοβουλία ἀνήκει στήν Πολιτεία, ἀλλά πρός τήν κατεύθυνση αὐτή ὀφείλουν νά συμβάλουν ὅλοι καί κυρίως τά μαζικά μέσα ἐνημερώσεως.

Τέταρτο, χρειάζεται νά καταπολεμηθεῖ καί ἀπό τήν Πολιτεία ἀλλά κυρίως ἀπό τούς ναυτικούς μας ἡ δουλεία πού ἔχει δημιουργήσει ἡ δοκιμή καί ἡ χρησιμοποίηση τῆς ξένης σημαίας τῆς ἕδρας ἐκτός τῆς Ἑλλάδος καί τῶν ξένων ναυτικῶν οἱ ὁποῖοι ἀνταγωνίζονται τούς δικούς μας μέσα στά ἑλληνικά πλοῖα — χρειάζεται συνεπῶς νά ὑποδείξουν οἱ ἴδιοι οἱ ναυτικοί μας τίς ρυθμίσεις ἐκεῖνες πού μαζί μέ τήν ἔμφυτη ναυτικότητα τῶν Ἑλλήνων θά τούς καταστήσουν ἀνταγωνιστικότερους ἀπό ὅλους τούς ξένους, Ἀσιάτες καί Εὐρωπαίους, πού χρησιμοποιοῦνται στήν Ἑλληνική Ναυτιλία. Χρειάζεται νά ἀντιληφθοῦν ὅτι οἱ καιροί ἄλλαξαν καί ὅτι πρέπει νά προχωρήσουν οἱ ἴδιοι στίς ἀναγκαῖες προσαρμογές γιά νά εἶναι μέσα καί ὄχι ἔξω ἀπό τά πράγματα, δηλαδή νά εἶναι μέσα στά πλοῖα καί ὄχι στά μουράγια τῶν λιμανιῶν.

Ὅλα αὐτά, ἄν φυσικά θέλουμε νά τρυγοῦμε πρῶτα ἐμεῖς — καί ὄχι ὅλοι οἱ ἄλλοι ὅπως ἀφήσαμε μέχρι τώρα — τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων καί γιά νά λύσουμε μέ τόν πλοῦτο καί τά μέσα πού προσφέρει ἡ Ναυτιλία τά τόσα καί κυρίως τά οἰκονομικά προβλήματα πού ἀντιμετωπίζουν καί ἡ χώρα καί ὁ ἑλληνικός λαός.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

67 ΧΡΟΝΙΑ

ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΑΡΕΧΕΙ ΥΨΗΛΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΜΕ 154 ΓΡΑΦΕΙΑ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

ΚΕΝΤΡ. ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177632 - 4124286 ΤΕΛΕΧ: 241149 HRS GR

Πρωταρχικός στόχος ἡ προσέλκυση τῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο

Ἀποκλειστική συνέντευξη τοῦ Ὑπουργοῦ κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ

Ἡ προσέλκυση ὅλων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο παραμένει ὁ πρωταρχικός στόχος τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας διακηρύσσει σέ ἀποκλειστική συνέντευξή του πρός τά «Ναυτικά Χρονικά» ὁ Ὑπουργός κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος, ὁ ὁποῖος παραδέχεται ὅτι ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός, τοῦ ὁποίου ἀναγνωρίζεται ὁ πατριωτισμός καί ἡ ἐθνική ὑπερηφάνεια, ἀναγκάσθηκε νά καταφύγει σέ λύσεις ἀνάγκης γιά νά ἀντιμετωπίσει τήν πρωτοφανή κρίση τῶν τελευταίων ἐτῶν καί ὑπογραμμίζει ὅτι τό Ὑπουργεῖο θά ἀντιμετωπίσει χωρίς χρονοτριβή ὅλα τά θέματα πού ἐπηρεάζουν ἄμεσα ἤ ἔμμεσα τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ὁ κ. Γιαννόπουλος διακηρύσσει ἐπίσης ὅτι ἡ Ναυτιλία εἶναι ὑπόθεση ἐθνική, ὑπόθεση τῆς πατρίδας καί τοῦ λαοῦ καί ὑπογραμμίζει ὅτι τό θεσμικό πλαίσιο θά παραμείνει ἀμετάβλητο ἐνῶ ταυτόχρονα ἐρευνᾶται ἐάν εἶναι δυνατή ἡ λήψη εἰδικῶν μέτρων πού θά ἐξασφαλίσουν μιά πρόσθετη θωράκιση τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου ὥστε νά καταστεῖ ἀπολύτως ἀπαραβίαστο.

Τέλος, ὁ κ. Γιαννόπουλος διαβεβαιώνει ὅτι οἱ συντάξεις θά καταβάλλονται ἀνελλιπῶς στούς συνταξιούχους τοῦ ΝΑΤ, ὑπογραμμίζει ὅτι στούς βασικούς στόχους τοῦ ΥΕΝ περιλαμβάνεται ἡ ἀναβάθμιση τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως γιά νά τροφοδοτεῖται ἡ Ναυτιλία μέ ἱκανά στελέχη καί ἱκανούς καί ἄρτια ἐκπαιδευμένους ναυτικούς καί τονίζει ὅτι ὄχι μόνον δέν ἀλλάζει ἡ δομή ἀλλά ἀντίθετα, ἀναβαθμίζεται ὁ διοικητικός φορέας τῆς Ναυτιλίας γιά νά ἐκπληρώνει ἀποτελεσματικότερα τήν ἀποστολή του.

Ἡ συνέντευξη τοῦ κ. Γιαννόπουλου πού παραχωρήθηκε στό Διευθυντή Συντάξεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κ. Δημήτρη Τσαπραλῆ ἔχει ὡς ἑξῆς:

— Κύριε Ὑπουργέ, τά τελευταῖα χρόνια ὁ προβληματισμός καί οἱ προσπάθειες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπικεντρώθηκαν στήν ἀνακοπή τῆς φυγῆς τῶν πλοίων ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο καί στήν ἀντιστροφή τοῦ ρεύματος. Ἡ προσπάθεια αὐτή καί μέ μοναδικό στόχο τήν προσέλκυση ὅλων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο συνεχίζεται δεδομένου ὅτι τά «Ναυτικά Χρονικά» ἐμμένουν στήν ἀντίληψη ὅτι ἡ Ναυτιλία χρειάζεται τήν ἐθνική της ἕδρα κατά τόν ἴδιο παρανομαστή πού ἡ χώρα χρειάζεται τή Ναυτιλία, ἐνῶ ταυτόχρονα φοβοῦνται ὅτι ἡ ἐμμονή στίς λύσεις ἀνάγκης πού δημιούργησε ἡ πρωτοφανής κρίση τῶν τελευταίων ἐτῶν μπορεῖ ἐν τέλει νά ἀποδειχθεῖ ὁ μεγαλύτερος κίνδυνος γιά τήν ὑπόσταση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Γιά τήν προσέλκυση ὅμως

τῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο ἐκτός ἀπό τήν ἐξασφάλιση τῆς ἀνταγωνιστικότητας, χρειάζεται νά ἀποκατασταθεῖ πλήρως ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματία Τί πρόκειται νά κάνετε πρός τήν κατεύθυνση αὐτή;

— Ἡ προσέλκυση τῶν Ἑλληνόκτητων πλοίων στό Ἐθνικό Νηολόγιο εἶναι βασικός στόχος τῆς πολιτικῆς τοῦ ΥΕΝ.

Βέβαια ἀναγνωρίζεται ὅτι ἡ ναυτιλιακή κρίση τῶν τελευταίων ἑπτά ἐτῶν, ἡ μακρότερη στήν ἱστορία τῶν κρίσεων, ἀνάγκασε τόν ναυτιλιακό ἐπιχειρηματία νά δεχθεῖ λύσεις ἀνάγκης πού σέ ἄλλη περίπτωση ὑγείας καί ἀκμαιότητας τῆς ναυτιλίας δέν θά κατάφευγε στίς σημαῖες εὐκαιρίας ἀπό λόγους πατριωτισμοῦ καί ἐθνικῆς ὑπερηφάνειας ἡ ὁποία χαρακτηρίζει τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές. Αὐτή ἡ λύση ἀνάγκης εἶχε σάν ἀποτέλεσμα ἕνας σημαντικός ἀριθμός πλοίων νά ὁδηγηθεῖ σέ ξένες σημαῖες.

Σήμερα ὅμως ἡ εἰκόνα τῆς ναυτιλίας καί τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἐμφανίζεται βελτιωμένη. Ἡ ναυλαγορά βελτιώθηκε αἰσθητά κατά τό δεύτερο ἥμισυ τοῦ 1987 καί οἱ ἐκτιμήσεις διεθνῶν γραφείων εἶναι ἐνθαρρυντικές γιά τό 1988.

Παράλληλα τά μέτρα πού ἔλαβε τό ΥΕΝ βελτίωσαν τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί ἤδη ἄρχισαν αὐτά νά ἀποδίδουν.

Ἔτσι λοιπόν σέ σύγκριση μέ ἀντίστοιχες χρονικές περιόδους τῶν τεσσάρων τελευταίων ἐτῶν παρατηρεῖται κάποια αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν νηολογήσεων καί μείωση στίς διαγραφές.

Ἀναμφίβολα ἡ ἐνθαρρυντική αὐτή τάση θά πρέπει νά ἐνισχυθεῖ πολύ περισσότερο, ὥστε τό ἑλληνικό πλοῖο νά ἐπιστρέψει στήν ἕδρα του.

Στήν προσπάθεια αὐτή, πού δέν εἶναι βεβαίως κι' εὔκολη, πρέπει νά συμμετάσχουν ὅλοι, γιατί ὅπως καί' ἐπανάληψη ἔχω τονίσει ἡ ναυτιλία εἶναι γιά τή Χώρα ὑπόθεση ἐθνική. Ὑπόθεση τῆς πατρίδας καί τοῦ λαοῦ της. Στά πλαίσια αὐτῆς τῆς προσπάθειας τό ΥΕΝ θά συνεχίσει νά μεριμνᾶ γιά τήν ἀντιμετώπιση θεμάτων πού ἄμεσα ἤ ἔμμεσα ἐπηρεάζουν τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Καί παράλληλα θά ἐργασθεῖ γιά τήν τόνωση τοῦ κλίματος ἐμπιστοσύνης πού ἔχει πρωταρχική σημασία γιά τήν προσέλκυση καί παραμονή τῶν πλοίων στό Νηολόγιο.

Ἐκεῖνο πού μέ προβληματίζει σοβαρά εἶναι ὅτι δέν βλέπω τά ναυτεργατικά συνδικάτα ν' ἀντιμετωπίζουν μέ τήν ἀπαιτούμενη προσοχή καί αὐστηρότητα τίς σχέσεις καί τίς συνθῆκες ἐργασίας γενικῶς στά πλοῖα σημαιῶν «λαϊκῆς ἀγοράς» πού τίς λέω ἐγώ «ἤ εὐκαιρίας» πού λέγονται στήν καθομιλουμένη ναυτική γλώσσα.

Μέ βάση τό θεσμικό πλαίσιο τῆς ναυτιλίας πού εἶναι καί θά παραμείνει βασικῶς ἀμετάβλητο, τήν βελτίωση ἄλλων τομέων πού ἐπηρεάζουν τήν κίνηση καί ἐκμετάλλευση τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί κυρίως μέ τήν ἔμπρακτη ἀγάπη πού ὁ διοικητικός φορέας περιβάλλει τό ἑλ-

ληνικό πλοῖο, εἶμαι βέβαιος ὅτι κλῖμα ἐμπιστοσύνης θά βελτιώνεται καθημερινά.

Ἤδη ἀπό τίς μέχρι σήμερα ἐπαφές μου μέ ὅλους τούς παράγοντες τῆς ναυτιλίας ἔχω ἀποκομίσει ὅτι τό κλῖμα αὐτό πράγματι συνεχῶς βελτιώνεται.

Συγκεκριμένα πολλοί ναυτιλιακοί ἐπιχειρηματίες μέ ἐπισκέπτονται συχνά μεταφέροντάς μου τήν εἰκόνα πού διαμορφώνεται καί πού τούς ἐνθαρρύνει νά προσβλέπουν πρός τή σημαία μας γιά τήν νηολόγηση πλοίων τους.

— Κύριε Ὑπουργέ, εἰδικά γιά τό θέμα τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου θά ἀναφέρω ἕνα συγκεκριμένο παράδειγμα: Μία ἀπό τίς διατάξεις πού τέθηκαν στό Νόμο 1711 ἀπό τό ΝΑΤ, τό ὁποῖο ὑποστηρίζει ὅτι προτάθηκε ἀπό τήν ΠΝΟ, ἔρχεται σέ πλήρη ἀντίθεση μέ ὅρο τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως. Εἰδικότερα, ἐνῶ ἡ ἐγκριτική πράξη ὁρίζει σαφέστατα ὅτι εἰσφορές ΕΛΟΕΝ καί Ἐπικουρικῆς Ἀσφαλίσεως καταβάλλονται μόνον γιά τούς Ἕλληνες ναυτικούς πού ὑπηρετοῦν σέ κάθε πλοῖο, ἡ διάταξη πού τέθηκε στό Νόμο 1711 προβλέπει ὅτι οἱ εἰσφορές αὐτές καταβάλλονται ἐπί τῆς νομίμου συνθέσεως. Ἐπιπλέον τῶν ἀνωτέρω, ὁ πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ, ἀπαντώντας σέ αἰτιάσεις ἐκπροσώπων τοῦ ἐφοπλισμοῦ γιά τήν ἀντισυνταγματικότητα τῆς διατάξεως εἶπε ὅτι αὐτό τό θέμα, δηλαδή τῆς ἀντισυνταγματικότητας, θά τό κρίνουν τά δικαστήρια. Βεβαίως κατόπιν προσφυγῆς τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν οἱ ὁποῖοι ὅμως ὅταν συνομολογοῦσαν μέ τό Ἑλληνικο Κράτος τή σύμβαση γιά τή νηολόγηση τῶν πλοίων τους πίστευαν ὅτι οἱ ὅροι αὐτῆς τῆς συμβάσεως, πού στήν προκειμένη περίπτωση εἶναι ἡ ἐγκριτική πράξη, θά ἦταν σεβαστοί ἀπό τό ἴδιο τό κράτος. Τό ἐρώτημα ἐν προκειμένω εἶναι ἐάν θά ληφθοῦν μέτρα καί ποιά ἐναντίον ἐκείνων οἱ ὁποῖοι εἴτε ἀπό ἄγνοια, εἴτε ἀπό πρόθεση, προχωροῦν στή διατύπωση καί στήν ψήφιση διατάξεων πού ἔρχονται σέ ἀντίθεση μέ τούς ὅρους τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως.

— Τό θέμα εἶναι σοβαρό καί μᾶς ἀπασχολεῖ.

Ἤδη ἔχει διατυπωθεῖ ἀπό τίς Ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ ἔγγραφο ἐρώτημα πρός τό Νομικό Σύμβουλο.

Μετά τή γνωμοδότηση καί ἀφοῦ ἡ Πολιτική Διοίκηση ΥΕΝ ἐξετάσει ὅλα τά δεδομένα, θά ὑπάρξει ἀπάντηση καί λύση στό πρόβλημα.

— Μέ τήν εὐκαιρία μπορεῖτε νά μᾶς πεῖτε τίς σκέψεις σας γιά τή σωτηρία τοῦ ΝΑΤ ἤ ἐν πάση περιπτώσει, γιά τήν ἐξασφάλιση τῆς συνταξιοδοτήσεως τῶν ναυτικῶν μας;

— Ἐπί τοῦ θέματος αὐτοῦ, ἐπιθυμῶ νά σᾶς γνωρίσω ὅτι ἡ συνταξιοδότηση τῶν ναυτικῶν εἶναι ἐξασφαλισμένη διότι τό κράτος σύμφωνα μέ τό Σύνταγμα μεριμνᾶ γιά τήν κοινωνική ἀσφάλιση καί πρόνοια τῶν πολιτῶν χωρίς νά ἐξαιροῦνται οἱ συνταξιοῦχοι ναυτικοί.

Πέραν τούτου μελετᾶμε διάφορα μέτρα αὔξησης τῶν πόρων τοῦ ΝΑΤ.

— Δύο ἐξ ἴσου σοβαρά θέματα πού ἀπασχολοῦν τήν εὐρύτερη ναυτιλιακή μας οἰκογένεια εἶναι ἡ Ναυτική Ἐκπαίδευση καί ἡ δομή τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας. Θά ἦταν δέ ἰδιαίτερα χρήσιμο νά γνωσθοῦν εὐρύτερα οἱ σκέψεις καί οἱ στόχοι σας γι' αὐτά τά δύο θέματα.

— Ἡ ἀναβάθμιση τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης ἀποτελεῖ ἕναν ἀπό τούς πρώτους στόχους τῆς πολιτικῆς μας.

Πρός τό σκοπό αὐτό ζήτησα ἄμεση ἐνημέρωση γιά τά θέματα τῶν ΑΔΣΕΝ ἀπό τίς πρῶτες ἡμέρες τῆς ἀνάληψης τῶν καθηκόντων μου στό ΥΕΝ.

Ἤδη, ἔχω ἀκούσει ὅλους τούς Διοικητές καί ὅλους τούς Διευθυντές Σπουδῶν τῶν ΑΔΣΕΝ τῆς χώρας τούς ὁποίους κάλεσα σέ συσκέψεις. Ἀκόμη, ἐπισκέφθηκα τίς Σχολές Ἀσπροπύργου καί Μηχανιώνας καί εἶδα ἀπό κοντά τήν κατάσταση.

Ὅλοι οἱ Διοικητές καί Διευθυντές Σπουδῶν ἔχουν ὑποβάλει ὑπομνήματα μέ τίς ἀπόψεις τους γιά τήν ἀναβάθμιση τοῦ ἐπιπέδου τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης.

Αὐτή τή στιγμή μπορῶ νά πῶ ὅτι εἴμαστε ἕτοιμοι ν' ἀρχίσουμε τήν προσπάθεια, ἀφοῦ γνωρίζουμε καλά τό πρόβλημα.

Θά ὑλοποιηθεῖ μέ τά παρακάτω κατά βάση:

- Τήν ἵδρυση τῆς Ναυτιλιακῆς Ἀκαδημίας, πού θά τροφοδοτήσει τό Δημόσιο καί Ἰδιωτικό τομέα μέ ἱκανά Ναυτιλιακά στελέχη.
- Τήν ἔκδοση νέων Κανονισμῶν Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας καί νέων Κανονισμῶν Ἐκπαίδευσης τῶν Σχολῶν, ὥστε οἱ δόκιμοι Ἀξιωματικοί τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, νά ἐθίζονται ἀπό μικροί στό ἐπάγγελμά τους, στήν πειθαρχία καί τήν ἱεραρχία πού ἀπαιτεῖ ἡ ἐργασία πάνω στό πλοῖο καί στίς συνθῆκες τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καί ν' ἀποκτοῦν μόρφωση — θεωρητική καί πρακτική — ὑψηλοῦ ἐπιπέδου. Καί πρό παντός χαρακτῆρα ἤθους καί σθένους.
- Τήν ἀναθεώρηση τῶν ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων καί τήν προσαρμογή τους στίς σύγχρονες ἀπαιτήσεις.
8. Τή δημιουργία προϋποθέσεων γιά τήν ποιοτική βελτίωση τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ, σέ συνδυασμό μέ τήν συνεχή ἐπιμόρφωσή του.
- Τόν πλήρη τεχνικοϋλικό ἐξοπλισμό τῶν ΑΔΣΕΝ μέ τά ἀπαιτούμενα ἐποπτικά μέσα καί ναυτιλιακά ὄργανα.
- Τή βελτίωση τῶν συνθηκῶν διαβίωσης τῶν σπουδαστῶν.

Παράλληλα, οἱ Ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ μελετοῦν τή δυνατότητα ἐφαρμογῆς στίς ΑΔΣΕΝ τοῦ συστήματος τῆς ἐναλλασσόμενης ἐκπαίδευσης (sandwich courses) ὅπως προτείνεται ἤ καί μέ διαβαθμίσεις, ὥστε ἡ παρεχόμενη ἐκπαίδευση νά ἔχει ἐντονότερο ναυτικό χαρακτήρα.

Ἡ ἀναβάθμιση τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης ἀφορᾶ στήν παραγωγή — ἐν κατακλείδι — ἱκανῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Πλοιάρχων καί Μηχανικῶν. Αὐτό θά ἐπιτευχθεῖ μέ τήν ὑλοποίηση, μεταξύ ἄλλων, νέων ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων, πού θά συντελέσουν στή συγκρότηση ἐπιπέδου σπουδῶν, προσαρμοσμένων στή νέα τεχνολογία καί στίς νέες συνθῆκες καθηκόντων δουλειᾶς στά σημερινά διεθνῆ δεδομένα τῆς Ναυτιλίας των, καθώς καί τῶν μελλόντων ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἄν χρειασθεῖ, ἴσως, συγχώνευση Σχολῶν, μεταφορά ἤ κατάργηση Σχολῶν, πρός παραγωγή ἀξιωματικῶν νέων εἰδικοτήτων, ἤ νά κλείσουν σχολές εἰδικότητας πού φθίνει θά τό μελετήσουμε. Καί δέν πρόκειται ν' ἀποφασίσουμε προχείρως τίποτε καί χωρίς ν' ἀκούσουμε ἀνεξαιρέτως ὅλους τούς φορεῖς.

Προβάλλεται φόβος ἀπό τήν πλευρά τῶν ἐφοπλιστῶν — πλοιοκτητῶν ὅτι ἐγκυμονεῖ κίνδυνος ὕστερα ἀπό δέκα χρόνια νά μήν ὑπάρχει ἱκανός ἀριθμός ἀξιωματικῶν ἐπάνδρωσης τῶν πλοίων, λόγω τῆς πλημμελοῦς ἀπόδοσης τῶν ναυτικῶν Σχολῶν. Ὁ κίνδυνος προβλέπεται νά ἐκλείψει μέ τήν λήψη μέτρων, τόσο στό ἐκπαιδευτικό πρόγραμμα ὅσο καί στή θέσπιση κινήτρων, ὅπως εἶναι ἡ εἰσαγωγή στίς Σχολές τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ποσοστοῦ μέχρι 35% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσαγομένων σπουδαστῶν.

Ἀφήνω τελευταῖο τό θέμα τῆς στολῆς τῶν σπουδαστῶν στίς Σχολές καί θά κάμω εἰδική Ἐπιτροπή νά μελετήσει τί ἰσχύει στίς ἀντίστοιχες ἤ ἀνάλογες Σχολές χωρῶν πού ἔχουν ναυτιλία. Εἰδικότερα θέλγομαι ἀπό τί ἰσχύει στά κράτη τοῦ ὑπαρκτοῦ σοσιαλισμοῦ. Καί τί ὁρίζει ἐπίσης καί ἡ ναυτιλιακή παράδοση. Τά περί στρατοκρατικῶν ἀντιλήψεων πῶς τάχα εἶναι ὁ ὁδηγός μας ἄς τά κρατήσουν ὅσοι εἶναι αἰθεροβάμονες, ὅσοι εἶναι τεμπέληδες, ὅσοι εἶναι ἀνίδεοι, γιά τόν ἑαυτό τους. Τό κράτος τῆς Ναυτιλίας καί ἡ Πατρίδα θέλει ἀξιωματικούς. Καί ἀξιωματικοί δέ γίνονται χωρίς παιδεία, χωρίς γυμναστική στή δουλειά τους, χωρίς ἐνσυνείδητη, ἤ ἐπίκτητη πειθάρχηση, χωρίς ἀγάπη καί ἀφοσίωση στό ἐπάγγελμά τους, γιά νά μπορεῖ ὁ ἀξιωματικός π.χ. στόν κίνδυνο στή μέση τοῦ Ὠκεανοῦ νά κυβερνήσει τό πλοῖο καί νά σώσει ζωές ἤ σέ ἀνάλογες ἀντίξοες καί ἐπικίνδυνες καταστάσεις πού πρέπει ν' ἀποφασίζει κανείς «ἐν ριπῇ ὀφθαλμοῦ» γιά τήν ἀντιμετώπισή τους.

Κι' ἄς διαθέσουν παραγωγικά τίς ἠθικές καί πνευματικές τους δυνάμεις οἱ σπουδαστές γιά τήν αὐτομόρφωσή τους καί τή συγκρότηση ψυχολογίας τοῦ πολίτη προσφορᾶς στό καθῆκον καί στόν ἑλληνικό λαό κι' ἄς ἐγκαταλείψουν τά «κουλτουριάρικα» τῆς πεντάρας!

Θά πραγματοποιήσω ἐπιθεωρήσεις στίς Σχολές καί θά παρακολουθήσω μαθήματα μαζί μέ τούς σπουδαστές ὅπως θἄχω καί διάλογο μαζί τους δημόσιο καί σέ γενική τους συνέλευση!

Γιά τή δομή τοῦ Διοικητικοῦ Φορέα,

ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, γενικοῦ γραμματέα τοῦ ΥΕΝ, τ. βουλευτή Ἠλείας

Θεωρῶ ἰδιαίτερη τιμή πού μοῦ δίνεται ἡ εὐκαιρία τῆς συμμετοχῆς στήν εἰδική ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

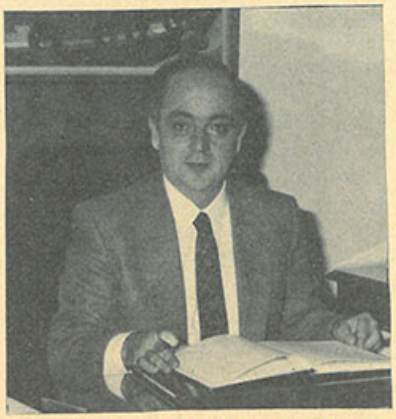
Πρίν παραθέσω ὁρισμένες σκέψεις, στφν κεντρικό προβληματισμό τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πού ἔχουν τό δικό τους μερίδιο στήν πρόοδο καί προκοπή τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί στό Ἐθνικό προσκλητήριο τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ, γιά περισσότερα πλοῖα στήν ἑλληνική σημαία, θέλω νά δηλώσω ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία δέν εἶναι πράγματι μόνο οἰκονομικό μέγεθος, εἶναι πρώτιστα ἐθνικό μέγεθος ἀφοῦ δέν εἶναι δημιούργημα κάποιας ἐποχῆς ἤ κάποιων ἀνθρώπων, εἶναι δημιούργημα ὁλόκληρης τῆς διαχρονικῆς ὕπαρξης τοῦ Ἔθνους μας, ἀλλά καί δημιούργημα γενεῶν.

Οἱ πρόσφατες δηλώσεις τοῦ Πρωθυπουργοῦ τῆς Χώρας ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ὁ προσεκτικός χειρισμός τοῦ θέματος ἀπό ὅλα τά Κόμματα τῆς Ἀντιπολίτευσης καί τῶν Φορέων τῆς ναυτιλίας δίνουν τό μέτρο τῆς βαρύτητας αὐτῆς τῆς ὑπόθεσης.

Συμπίπτει ἡ ἔκδοση ἡ πανηγυρική τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἡ φετεινή μέ τήν σύνταξη τοῦ νέου πενταετοῦς προγράμματος γιά τή ναυτιλία· 1987-1992. Ἡ περίοδος αὐτή θά εἶναι ἡ σημαντικότερη γιά τήν οἰκονομία τῆς Χώρας μας καί γιά τή ναυτιλία. Συνεπῶς, θά μποροῦσα νά ὑποστηρίξω ὅτι οἱ ἀπόψεις πού θά ἐκτεθοῦν σ' αὐτή τήν ἔκδοση ἀναμφισβήτητα θά βοηθήσουν στή ρεαλιστικότερη καί ὀρθολογιστικότερη ἀντιμετώπιση τοῦ ὅλου προβλήματος.

Εἶναι πολύ θετικό πού τά «Ναυτικά Χρονικά» ἐπικεντρώνουν στήν εἰδική ἔκδοσή τους τήν προσπάθεια στήν προσέλκυση ὅλων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων στό Ἐθνικό Νηολόγιο καί εἶναι ἀκόμα σημαντικότερο ὅτι τό κήρυγμά τους συμπίπτει μέ τήν ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας γιά τόνωση τοῦ Ἐθνικοῦ Νηολογίου μέ σειρά μέτρων στό χῶρο τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, στό χῶρο τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης, στό χῶρο τῆς ἀνεργίας, στό χῶρο τοῦ Διοικητικοῦ Φορέα τῆς Ναυτιλίας, στόν τομέα ἀνεύρεσης λειτουργικοῦ χώρου (κτιρίου) γιά τή στέγαση τῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ Υ.Ε.Ν., στόν τομέα τῶν Διεθνῶν Ὀργανισμῶν, ἀλλά καί σέ ἄλλους τομεῖς τῆς ναυτιλίας.

Ὁ Ὑπουργός ἔχει χαρακτηρίσει σάν μεγάλα θέματα τοῦ Υ.Ε.Ν. τό Ἐθνικό Νηολόγιο καί τή Ναυτική Ἐκπαίδευση. Πάνω σ' αὐτά τά δύο μεγάλα θέματα πού συμπίπτουν μέ τό προσκλητήριο τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θά ἤθελα νά διατυπώσω ὁρισμένες σκέψεις μέ τήν



εὐκαιρία τῆς πρόσκλησης πού ἔχουν σχέση μέ τήν ὑφιστάμενη κατάσταση σήμερα στό χῶρο τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλικῆς.

Ἡ παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση πού ἄρχισε τό 1974 ἐπιδεινώθηκε στή συνέχεια ὕστερα ἀπό μιά πρόσκαιρη βελτίωση τό 1980.

Αἴτιο ἡ μείωση τῆς παγκόσμιας ζήτησης γιά θαλάσσιες μεταφορές καί λόγω περιορισμένης αὔξησης τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας ἀλλά καί λόγω ριζικῶν διαρθρωτικῶν μεταβολῶν πού ὁδήγησαν σέ μείωση τῶν μέσων διανυομένων ἀποστάσεων. Ἀποτέλεσμα αὐτῶν ἦταν μιά ραγδαία πτώση τῶν ναύλων σέ ὅλες τίς ναυτιλιακές ἀγορές πού γιά τήν ἀγορά ξηρῶν φορτίων οἱ ναῦλοι διαμορφώθηκαν τό 1986 μόλις στό 35% τῶν ναύλων τοῦ 1980. Ἡ παρατεταμένη αὐτή κρίση ὁδήγησε ἀρχικά μέν σέ ἕνα τεράστιο συνολικό τονναζ παροπλισμένων πλοίων καί στή συνέχεια σέ μιά ραγδαία αὔξηση τῶν διαλύσεων παγκοσμίως. Οἱ τιμές τῶν κατασκευαζομένων πλοίων ἔπεσαν μέχρι καί 50% ἔναντι τῶν τιμῶν τοῦ 1980-1981 χωρίς εὐτυχῶς νά σημειωθεῖ οὐσιαστική αὔξηση τῆς ζήτησης νεοκατασκευαζομένων πλοίων σέ ὅλη αὐτή τήν περίοδο.

Ὅλες αὐτές οἱ δυσμενεῖς ἐξελίξεις ὁδήγησαν στή μείωση τοῦ παγκόσμιου στόλου ἀπό τό 1982 καί μετά χωρίς ὅμως νά ἀποκατασταθεῖ ἡ ἰσορροπία προσφορᾶς καί ζήτησης. Ἄς σημειωθεῖ ὅτι μείωση τοῦ παγκόσμιου στόλου εἶχε νά παρατηρηθεῖ ἀπό τήν περίοδο 1931 - 1935, δηλαδή τήν περίοδο ἀμέσως μετά τήν παγκόσμια οἰκονομική κρίση τοῦ 1929 - 30, γεγονός πού ἀποδεικνύει τήν σοβαρότητα τῆς σημερινῆς κρίσης στή ναυτιλία. Παράλληλα μεγάλες διαρθρωτικές ἀλλαγές ἔλαβαν χώρα: Στούς τύπους τῶν πλοίων (ραγδαία μείωση τῆς χωρητικότητας καί τῆς συμμετοχῆς τῶν πετρελαιοφόρων), στή μέση ἡλικία (αὔξηση στήν περίοδο 1981-86), στούς δέκα μεγαλύτερους στόλους τοῦ κόσμου (μείωση τῆς συνολικῆς συμμετοχῆς τους στόν παγκόσμιο, αὔξηση τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας, ἐξασθένιση τῶν δυτικοευρωπαϊκῶν χωρῶν, ἄνοδος τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου καί μείωσή του στή συνέχεια, ἄνοδος τῆς Λαϊκῆς Κίνας καί τῆς Κύπρου, σταθερότητα τῆς Ἰαπωνίας, Η.Π.Α. καί Ε.Σ.Σ.Δ.), γιά νά ἀναφέρουμε μόνο μερικές ἀπό τίς σημειωθεῖσες ἐξελίξεις. **Παράλληλα τεράστιες ἦταν οἱ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις καί σέ ὅλους τούς κλάδους πού συνδέονται μέ τήν ναυτιλία ὅπως ἡ ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, οἱ ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις καί ἀσφαλίσεις, οἱ ναυλώσεις, οἱ ἐφοδιασμοί κ.λ.π.**

Ἡ συνεχιζόμενη λόγω τῆς παγκόσμιας ναυτιλιακῆς κρίσης ραγδαία μείωση τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ὁδήγησε πολλές παραδοσιακές Εὐρωπαϊκές Χῶρες, στή λύση τῆς δημιουργίας τῶν λεγόμενων Offshore Registries, προκειμένου νά ἀποφύγουν τή διαρροή τῶν πλοίων τους πρός τίς Σημαῖες εὐκαιρίας. Τά νηολόγια αὐτά παρέχουν συνθῆκες ἐκμετάλλευσης τῶν πλοίων ἀνάλογες μέ αὐτές τῶν ἀνοικτῶν νηολογίων. Τά χαρακτηριστικά τους εἶναι:

1) Ἵδρυση σέ ἐδάφη πού συνδέονται μέ τήν κύρια Χώρα μέ κάποιο ἀποικιακοῦ τύπου καθεστώς, ἔτσι ὥστε νά θεωρεῖται ἀνεξάρτητο νηολόγιο, ἀλλά στήν οὐσία νά εἶναι ἐθνικό ἀφοῦ παρέχεται ἡ Σημαία τῆς κύριας Χώρας, καί
2) Λιγότερες ἀπαιτήσεις γιά τή νηολόγηση τῶν πλοίων, π.χ. λιγότερο αὐστηροί κανόνες ἀσφαλείας καί ἐπάνδρωσης, φορολογικές ἐλαφρύνσεις κ.λ.π., ἀπ' ὅ,τι ἀπαιτεῖ τό γνήσιο ἐθνικό νηολόγιο.

Οἱ ἀντίθετες ἀκριβῶς διεργασίες ἄρχισαν, παράλληλα, νά γίνονται στίς ἀναπτυσσόμενες χῶρες. Ἡ πληθώρα ἐργατικοῦ δυναμικοῦ καί οἱ μεγάλες ποσότητες ἐθνικῶν φορτίων πού ὑπάρχουν σ' αὐτές, τίς ὁδήγησαν στή δημιουργία καί ἀνάπτυξη δικῶν τους ἐθνικῶν στόλων. Γι' αὐτό καί, σύμφωνα μέ στοιχεῖα τῆς UNCTAD γιά τά ἔτη 1984 καί 1985, οἱ ἀναπτυσσόμενες χῶρες ἔφθασαν νά κατέχουν τό 17,1% (1985) τῆς παγκόσμιας χωρητικότητας.

Σ' αὐτές περιλαμβάνονται καί οἱ χῶρες τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, πού λόγω τοῦ ὑψηλοῦ βαθμοῦ ἀνταγωνιστικότητας τῶν πλοίων τους, αὔξησαν ἀλματωδῶς τούς στόλους τους.

Ὅλες οἱ πιό πάνω ἐξελίξεις ὁδήγησαν σέ ἀναγκαῖες προσαρμογές τόσο σέ ἐπίπεδο ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης ὅσο καί σέ ἐπίπεδο ἐθνικῆς πολιτικῆς.

Ἔτσι ὁ ὑπό ἑλληνική σημαία στόλος

κατεῖχε τήν 1.7.1986 τήν 4η θέση στόν κόσμο καί ἀριθμοῦσε 2.255 πλοῖα, χωρητικότητας 28.390.800 κοχ. Εἰδικότερα, ὁ Ἑλληνικός στόλος προηγεῖτο αὐτῶν τῆς Σοβ. Ἕνωσης, Η.Π.Α., Μ. Βρεταννίας, Νορβηγίας κλπ. καί ἔπετο τοῦ στόλου τῆς Λιβερίας, Παναμᾶ καί Ἰαπωνίας. Σέ σχέση μέ τήν παγκόσμια χωρητικότητα ὁ ὑπό Ἑλληνική Σημαία στόλος ἀντιπροσώπευε τό 7% περίπου καί σέ σχέση μέ τόν Κοινοτικό στόλο τό 35% (Κοινοτικός Στόλος 88.163.580 κοχ.). Ἐάν πάντως ληφθεῖ ὑπόψη ὅτι ὁ στόλος ὑπό τίς διάφορες σημαῖες εὐκαιρίας δέν ἀντιπροσωπεύει ἐθνικούς στόλους καί ὅτι σημαντικός ἀριθμός ἑλληνόκτητων πλοίων δραστηριοποιεῖται γιά διαφόρους λόγους ὑπό σημαῖες εὐκαιρίας, **μποροῦμε νά ποῦμε ὅτι ὁ Ἑλληνόκτητος στόλος ἐξακολουθεῖ νά κατέχει τά πρωτεῖα στή παγκόσμια ναυτιλία.**

Ἡ μείωση τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου δέν εἶναι μόνο ἑλληνικό φαινόμενο, ἀφοῦ μείωση καί μάλιστα σέ μεγαλύτερα πολλές φορές ποσοστά, ἐμφανίζουν ὅλοι ἀνεξαιρέτως οἱ στόλοι τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν κρατῶν, ἀκόμα καί αὐτῶν πού ἔχουν στή διάθεσή τους ἐθνικά φορτία ἤ βοήθεια ἄλλης μορφῆς.

Τά αἴτια τῆς μείωσης συνδέονται ἄμεσα μέ τήν κατάσταση τῆς ναυλαγορᾶς, ἀλλά θά πρέπει ἐπίσης νά ληφθοῦν ὑπόψη καί ὁρισμένοι ἄλλοι παράγοντες πού ἐπιδροῦν στήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ πλοίου καί ἐπηρεάζουν τόν τρόπο ἐκμετάλλευσής του. Εἰδικότερα, ὡς πρός τά αἴτια τῆς μείωσης τοῦ στόλου κρίνεται ἀπαραίτητο νά ἐπισημανθοῦν τά ἑξῆς:

α. **Κατάσταση ναυλαγορᾶς.** Ἀρχές τοῦ τρέχοντος ἔτους σημειώθηκε σημαντική αὔξηση ναύλων λόγω ηὐξημένης ζήτησης χωρητικότητας στόν τομέα τῶν μπάλκ κάρριερς, ἀλλά εἶναι ἀκόμα πρόωρο νά ἐκτιμηθεῖ ἄν ἡ ζήτηση αὐτή θά παρουσιάσει σταθερότητα ἤ ἐάν θά εἶναι ἁπλῶς μιά ἐποχιακή ἀναλαμπή.

β. **Ἀνταγωνιστικότητα πλοίου.** Γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ πλοίου ἔχουν ληφθεῖ κατά καιρούς μέτρα πού χαιρετίστησαν μέ ἱκανοποίηση καί θά ληφθοῦν καί ἄλλα ὅπως δήλωσε πρόσφατα ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στά πλαίσια τῆς ἀμοιβαίας κατανόησης καί συναίνεσης τῶν Φορέων τῆς Ναυτιλίας.

Ἔτσι δημιουργοῦνται οἱ εὐνοϊκές προϋποθέσεις τό ἔτος 1988 νά εἶναι ἔτος τόνωσης τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου καί συγχρόνως ἔτος ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς Ἀκτοπλοΐας.

Ἡ Ναυτική Ἐκπαίδευση ἀντιμετωπίζει σειρά πρακτικῶν καί διαρθρωτικῶν προβλημάτων. Τό βασικότερο πρόβλημά της δέν εἶναι ἡ ἐγκατασπαρμένες Σχολές καί ὁ ἀνεπαρκής τους ἐξοπλισμός, δέν εἶναι ἡ μετεκπαίδευσή τῶν Καθηγητῶν καί ἡ μονιμοποίησή τους, δέν εἶναι τά προβλήματα τά καθημερινά πού ἀντιμετωπίζουν σπουδαστές - καθηγητές, εἶναι τό πρόβλημα τῆς μή προσέλευσης νέων ἑλλήνων στό ναυτικό ἐπάγγελμα καί φαίνεται ὅτι δύσκολα θά ὑπάρξουν τρόποι ἐπίλυσής του ὡς καί ἡ παραμονή ἐκείνων πού προσέρχονται γιά ἐργασία στό πλοῖο.

Τά παλιά χρόνια τό ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ ἀκολουθοῦσαν ἄνθρωποι πού κατοικοῦσαν κοντά στή θάλασσα καί κυρίως νησιῶτες. Σήμερα μέ τήν ἀλλαγή τῆς χωροταξικῆς κατανομῆς τοῦ πληθυσμοῦ ἄλλαξαν καί οἱ περιοχές προσέλευσης τῶν ναυτικῶν. Πράγματι, τό 1986 ἀπό τούς 32.340 ναυτικούς μας οἱ 10.837 προέρχονται ἀπό τή Στερεά Ἑλλάδα καί μάλιστα οἱ 8.140 ἀπό τό Νομό Ἀττικῆς, δηλαδή τό 25,2% τοῦ συνόλου. Αὐτό φαίνεται φυσικό μιά καί ὁ Νομός Ἀττικῆς κατοικεῖται ἀπό τό μισό περίπου πληθυσμό τῆς Ἑλλάδας.

Τό δεύτερο γεωγραφικό διαμέρισμα πού δίνει μεγάλο ἀριθμό ναυτικῶν εἶναι τά νησιά τοῦ Αἰγαίου — 6.968 τό 1986 — καί ἀκολουθοῦν κατά σειρά μεγέθους Πελοπόννησος, Ἰόνια Νησιά, Θράκη, Κρήτη κ.τ.λ. Βέβαια, μέσα στά εὐρύτερα γεωγραφικά διαμερίσματα προέχουν σέ προσφορά ναυτικῶν οἱ καθαρά «ναυτικές περιοχές» καί οἱ φτωχές σέ ἐδαφικούς πόρους πού ἀναγκαστικά ἡ θάλασσα γιά τούς κατοίκους ἀποτελεῖ μέσο προσπορισμοῦ ἐσόδων γιά τή διαβίωσή τους. Οἱ φτωχές αὐτές περιοχές τῆς Ἑλλάδας δίνουν κυρίως ναυτικούς πού ἐργάζονται σάν κατώτερα πληρώματα ἐνῶ οἱ ναυτικές περιοχές δίνουν ναυτικούς πού ὑπηρετοῦν σάν ἀνώτερ πληρώματα.

Ἀπό τήν Πελοπόννησο τό 30,0% τῶν ναυτικῶν προέρχονται ἀπό τό Νομό Λακωνίας πού εἶναι φτωχός σχετικά σέ ἐδαφικούς πόρους νομός καί ἔχει φυσικά καί σχέση μέ τή θάλασσα. Ἀπό τά Ἰόνια νησιά πρώτη ἔρχεται ἡ Κεφαλλονιά μέ 1.367 ναυτικούς πού ἀποτελοῦν τό 52,5% τοῦ συνόλου τῶν ναυτικῶν πού προέρχονται ἀπό Ἰόνια νησιά, καί ἡ Κεφαλλονιά σέ σχέση μέ τά ἄλλα Ἰόνια νησιά εἶναι πιό φτωχή σέ πόρους καί ὑστερεῖ καί στό τουρισμό. Οἱ νομοί τῆς Θράκης παρουσιάζουν μιά ἰσοκατανομή ὡς πρός τήν προσφορά ναυτικῶν μέ μικρή ἐξαίρεση τό Νομό Ροδόπης. Στά νησιά τοῦ Αἰγαίου πρωτεύουσα θέση κατέχουν οἱ Κυκλάδες, φτωχά νησιά καί μέ θαλασσινή παράδοση, μέ 30,6% καί ἡ Νῆσος Χίος μέ 28,8% τοῦ συνόλου τῶν Αἰγαιοπελαγιτῶν ναυτικῶν. Τέλος στήν Κρήτη παρουσιάζεται ἕνας ἰσοκαταμερισμός στήν προσφορά ναυτικῶν.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΕΜΠΕΙΡΟΥΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥΣ ΛΟΓΙΣΤΕΣ
Τηλ. 4512574 (9-5) και 4529492 (5-8)

Ἡ Πολιτεία γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ σοβαρότερου αὐτοῦ προβλήματος τῆς Ναυτιλίας, πέρα ἀπό τά θεσμικά μέτρα πού κατά καιρούς ἔχει πάρει γιά τή Ναυτική Ἐκπαίδευση, ὅπως μεταβολή μελέτης γιά τήν ἵδρυση Ναυτιλιακοῦ Πανεπιστημίου, δημιουργία Τμήματος Διοίκησης Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων στό Πανεπιστήμιο τοῦ Αἰγαίου (Π.Δ. 83/84), πέρα ἀπό σειρά μέτρων γιά τήν ἀναβάθμιση τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης στά πλαίσια μιᾶς συνειδητῆς πειθαρχίας λόγω τῶν ἰδιαιτεροτήτων τῆς Ἐκπαίδευσης, βρίσκεται σέ διάλογο μέ τούς ἁρμόδιους φορεῖς τῆς Ναυτιλίας προκειμένου νά καθιερωθεῖ ἀπό τόν ἐπόμενο χρόνο τό σύστημα τῆς διαδοχικῆς ἐκπαίδευσης (Sandwich Courses) κατά τό ὁποῖο ἐναλλάσσεται ἡ ἐκπαίδευση στίς σχολές μέ χρονικές περιόδους θαλάσσιας ὑπηρεσίας.

Τό σύστημα αὐτό, πέραν τῶν ἄλλων θετικῶν ἀποτελεσμάτων πού εἶναι ὁρατά στίς χῶρες πού ἐφαρμόζεται (Η.Π.Α. - Ἀγγλία), στή χώρα μας θά ἀποτρέψει τή διαρροή ἀποφοίτων σέ ἄλλα ἐπαγγέλματα.

Σήμερα, μέ τά ἰσχύοντα, ἕνας νέος γιά νά ἀποκτήσει τό δίπλωμα Γ΄ Πλοιάρχου, Μηχανικοῦ κ.λ.π. θέλει σπουδές καί θαλάσσια προϋπηρεσία πέραν τῆς τετραετίας. Θέλει τρία χρόνια σπουδές. Μετά τήν ἀνεύρεση ἐργασίας καί τή σχετική προϋπηρεσία δίνει ἐξετάσεις γιά δίπλωμα Γ΄. Μέ τό προτεινόμενο σύστημα, ὁ πρῶτος χρόνος θά εἶναι χρόνος φοίτησης καί γενικῆς ἐπαγγελματικῆς κατάρτισης ἐντός τῶν σχολῶν. Ὁ δεύτερος, θά εἶναι χρόνος ὑπηρεσίας ἐπί πλοίου μέ τό βαθμό καί ἀποδοχές τοῦ δόκιμου ἀξιωματικοῦ μέ λιγότερο χρόνο ἀπασχόλησης ἐπί τοῦ πλοίου, γιά μελέτη. Ὁ τρίτος καί τέταρτος χρόνος θά διατίθεται γιά ὁλοκλήρωση τῶν σπουδῶν στίς Α.Δ.Σ.Ε.Ν. καί ὁ ἀπόφοιτος δέν θά ἐξέρχεται πλέον δόκιμος γιά ἀναζήτηση ἐργασίας, θά ἐξέρχεται Γ΄ Πλοίαρχος, Μηχανικός κ.λ.π.

Ἀπό τούς σπουδαστές ἐκεῖνοι πού τό δεύτερο χρόνο θά ἐργαστοῦν στό πλοῖο εἶναι πολύ πιθανόν νά συνεχίσουν τό ναυτικό ἐπάγγελμα, ἐκεῖνοι πού θά ἀρνηθοῦν θά διαγραφοῦν τῶν σχολῶν μέ ἀποτέλεσμα νά ἔχουμε τεράστιες οἰκονομίες.

Τά πρακτικά προβλήματα πού θά ἀνακύψουν ἀπό τήν ἐνδεχόμενη ἐφαρμογή τοῦ συστήματος καί ἡ ἐπίλυσή τους θά δώσουν τό βαθμό τῆς συναίνεσης τῶν Φορέων νά ὑπάρξει ἄμεση ἀναβάθμιση τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης σύμφωνα μέ τίς ὁδηγίες τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας γιά νά παράγει ἡ Ἑλληνική Πολιτεία Ἕλληνες Ναυτικούς, Ἕλληνες Τεχνοκράτες στό χῶρο τῆς Ναυτιλίας γιά νά ἔχει «αὔριο» ἡ Ἐμπορική μας Ναυτιλία καί ἡ χώρα μας νά παραμένει στό μέλλον ἡ μήτρα τοῦ Ἐφοπλιστή καί τοῦ Ναυτεργάτη.

ΒΑΣ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΑΤ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Δύο καίρια προβλήματα ζητοῦν λύση

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΦΑΦΑΛΙΟΥ, προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος

Τήν χρονιά, πού πέρασε, σίγουρα δέν λύθηκαν τά μεγάλα προβλήματα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἀναπτύχθηκε, ὅμως, ἕνας ἔντονος προβληματισμός, πού συνέβαλε στήν συνειδητοποίηση τῆς φύσης καί τοῦ χαρακτήρα τῆς κρίσης. Ἡ ἄποψη τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος γιά μιά ὁλοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική μακρᾶς πνοῆς φαίνεται ὅτι κερδίζει ἔδαφος στόν ναυτιλιακό κόσμο τῆς χώρας.

Ἀπό τήν ἄλλη μεριά ἡ κυβερνητική πολιτική δέν φάνηκε τόσο γενναία ὅσο οἱ συνθῆκες ἐπέβαλαν καί ἐξαντλήθηκε στά γνωστά μέτρα (στά ὁποῖα ἐπενδύθηκαν ἀπό ὁρισμένους ἀρκετές ἐλπίδες) καί στόν νέο νόμο γιά τό ΝΑΤ (γιά τόν ὁποῖο γίνεται εἰδικά λόγος παρακάτω). Τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο τῆς Ἑλλάδος εἶχε ἔγκαιρα προειδοποιήσει γιά τόν κινδυνο γρήγορης ἀπογοήτευσης ὅλων ἐκείνων, πού ἀδικαιολόγητα πίστεψαν, ὅτι τά κυβερνητικά μέτρα θά μποροῦσαν να ἀντιστρέψουν τήν ροή τῶν ἑλληνικῶν πλοίων πρός τά ἀνοικτά νηολόγια. Πρίν ἀκόμα ἀπό τήν ἐξαγγελία τῶν μέτρων ἡ Διοικοῦσα Ἐπιτροπή τοῦ ΝΕΕ εἶχε ἔγγραφα ἐπισημάνει ἀνάμεσα στά ἄλλα ὅτι:

«Σέ κάθε περίπτωση, τό πακέτο τῶν μέτρων ... κρίνεται περιορισμένο καί ἀνεπαρκές γιά τήν σταθεροποίηση τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας καί συγκεκριμένα:

— Ἀγνοεῖται ἡ ἀνάγκη δημιουργίας ἀξιόπιστης ἐθνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς μέ στόχο τήν μείωση τοῦ κόστους ἀσφάλισης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί τήν μεταφορά πόρων ἀπό ἀσφάλιστρα στήν χώρα.

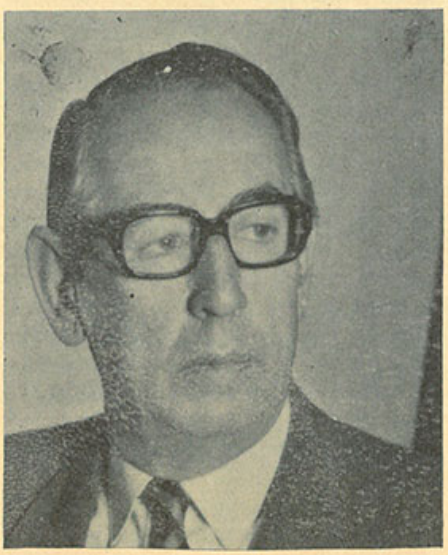
— Δέν δίνεται ἡ δυνατότητα λειτουργίας ἑλληνικῶν ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν πλοιοκτητῶν, πού σήμερα εἶναι ἀδύνατη ἐξαιτίας τῆς ἀναχρονιστικῆς νομοθεσίας.

— Δέν δίνονται κίνητρα γιά τήν ἀνανέωση καί τόν ἐκσυγχρονισμό τοῦ στόλου.

— Δέν γίνεται τίποτα γιά τήν δημιουργία ἐναλλακτικῶν μορφῶν χρηματοδότησης τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης καί

— Παραγνωρίζονται οἱ σύγχρονες τάσεις στά θέματα τῆς κοινωνικῆς ἀσφάλισης τῶν ναυτικῶν».

Ἔτσι ἐκτιμώντας τά προβλήματα τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο εἶχε ἀπό τότε κάνει σαφές, ὅτι θεωρεῖ ἀναγκαία τήν διεύρυνση τοῦ πακέτου τῶν μέτρων μέ



βάση τίς γνωστές προτάσεις του γιά μιά Ἐθνική Ναυτιλιακή Πολιτική.

Ὁ χρόνος, πού πέρασε ἀπό τήν ἐξαγγελία τῶν μέτρων μέχρι σήμερα καί ἡ σχετική βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς δίνουν τώρα τήν δυνατότητα γιά μιά πιό ψύχραιμη καί ἄνετη ἀνάλυση τῆς ἀποτελεσματικότητας τῆς κυβερνητικῆς παρέμβασης, πού ἐπιχειρήθηκε μέ τά μέτρα καί εἶμαι σίγουρος, ὅτι ὁ διάλογος, πού ὀργανώνεται μέ πρωτοβουλία τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μέ τήν εὐκαιρία τοῦ ἐτήσιου ἀφιερώματός των, θά συμβάλλει ἀποφασιστικά στήν διερεύνηση ὅλων τῶν πλευρῶν τοῦ ζητήματος.

Ἐδῶ, θά περιοριστῶ μόνο στήν ἐπισήμανση τῶν κύριων ζητημάτων, πού συνδέονται μέ τήν τύχη τοῦ ΝΑΤ καί τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης.

Τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο ἀπό τό 1985 εἶχε ἐπισημάνει ὅτι:

«Ἡ ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ὀφείλεται ἀναμφισβήτητα κατά μεγάλο μέρος στό ναυτεργατικό δυναμικό ὑψηλῆς ποιότητας. Ἡ σύγχρονη, ὅμως τεχνολογική ἀνάπτυξη ἐπιβάλλει μιά ἀρτιώτερη καί πληρέστερη ἐπαγγελματική κατάρτιση σέ ὁλοένα καί ὑψηλότερο ἐπίπεδο. Ἡ φυσική κλήση δέν ἀρκεῖ πλέον καί οἱ θέσεις τῶν ἀνειδίκευτων ναυτεργατῶν μειώνονται μέ ταχύτατο ρυθμό. Ὁ ἐπαναπροσδιορισμός, λοιπόν τῶν στόχων τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης ὥστε νά ἀποδώσει ἐπιστημονικά καταρτισμένους ναυτικούς μέ εἰδικές γνώσεις καί προσόντα ἀνταποκρινόμενα στίς ἀνάγκες τῆς τεχνολογικῆς ἐξέλιξης, πού θά διαθέτουν παράλληλα τόν ἀπόλυτα ἀναγκαῖο γιά τήν ἀσφάλεια τῶν ἰδίων καί τοῦ πλοίου δείκτη πειθαρχίας, εἶναι σήμερα παρά ποτέ ἀναγκαῖος».

Μέ βάση αὐτές τίς σκέψεις καί στόχο τήν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου τό ΝΕΕ εἶχε προτείνει τήν ἀναδιοργάνωση τῶν σχολῶν, πού λειτουργοῦν σήμερα, τήν ἵδρυση νέων γιά τήν κάλυψη τῶν ἀναγκῶν σέ προσωπικό ὑψηλῆς στάθμης, ὅπως θαλαμηπόλων καί μαγείρων γιά τήν ἐπάνδρωση κυρίως τῶν ἐπιβατηγῶν καί κρουαζιεροπλοίων, τήν ἀνάπτυξη τῶν ναυτιλιακῶν σπουδῶν στήν Ἀνωτάτη Βιομηχανική Σχολή Πειραιᾶ μέ στόχο τήν μετατροπή της σέ ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί τήν ἔνταξη ὅλων αὐτῶν τῶν ἐκπαιδευτικῶν ὀργανισμῶν σέ ἕνα ἐνιαῖο σύστημα κατώτερης, μέσης, ἀνώτερης καί ἀνώτατης ἐκπαίδευσης, πού θά κάνει δυνατή τήν ἄσκηση μιᾶς ἐνιαίας καί ὀρθολογικῆς ἐκπαιδευτικῆς πολιτικῆς, χωρίς ἀντιφάσεις καί θά ἐπιτρέψει τήν προσέλκυση ὑποψήφιων ναυτικῶν ὑψηλῶν δυνατοτήτων, τόν σχεδιασμό πλήρων ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων, πού θά περιλαμβάνουν συνδυασμένη πρακτική καί θεωρητική ἐκπαίδευση (sandwich courses) καί τήν δυνατότητα τμημάτων συνεχοῦς ἐπιμόρφωσης κατά κλάδο καί βαθμό. Στά πλαίσια τῆς ἐνιαίας αὐτῆς ὀργάνωσης τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης, πού πρέπει νά στελεχωθεῖ μέ ἐκπαιδευτικούς εἰδικῶν προσόντων, στά ὁποῖα συμπεριλαμβάνονται καί γνώσεις παιδαγωγικῆς, εἶναι ἀνάγκη νά ἐπιδιωχθεῖ ἡ ἀναβάθμιση τῶν προγραμμάτων σπουδῶν καί ἡ ἀναθεώρηση τῶν κανονισμῶν ἐκπαίδευσης πρός τήν κατεύθυνση τῆς ἐνοποίησής τους ὥστε νά διαμορφωθοῦν ἐνιαῖοι κανόνες μέσα ἀπό τούς ὁποίους θά πηγάζουν ἀρχές ἱεραρχίας καί πειθαρχίας ἀντίστοιχες μέ αὐτές πού ἐπικρατοῦν στά πλοῖα. Ἡ ἐπαναφορά τῆς στολῆς στίς σχολές τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἔχει νόημα μόνο σάν συμβολική πράξη, πού θά ὑπογραμμίσει τήν βούληση τῆς πολιτείας νά στηρίξει τήν ναυτική ἐκπαίδευση στήν ἀρχή τῆς πειθαρχίας.

Ἄν ἡ ναυτική ἐκπαίδευση εἶναι ἀναγκαῖος ὅρος γιά τήν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἡ φερεγγυότητα τῆς πολιτικῆς κοινωνικῆς ἀσφάλισης τῶν ναυτικῶν εἶναι τό προαπαιτούμενο γιά τήν προσέλκυση τοῦ ἀναγκαίου ἐργατικοῦ δυναμικοῦ σέ ἕνα ἐπάγγελμα μέ ἰδιαίτερες ἀπαιτήσεις.

Ὁ Νόμος 1711/1987 σχετικά μέ τήν

τροποποίηση καί συμπλήρωση διατάξεων τῆς νομοθεσίας γιά τό ΝΑΤ δέν ἔλυσε κανένα ἀπό τά μεγάλα προβλήματα, πού ταλαιπωροῦν τόν ἀσφαλιστικό αὐτόν ὀργανισμό, δημιούργησε, ὅμως ἀρκετά καινούργια, πράγμα, πού ἀσφαλῶς, τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο σημείωσε, ὅπως εἶχε ὑποχρέωση νά κάνει.

'Η σημερινή κατάσταση κρίσης, στήν ὁποία βρίσκεται τό ΝΑΤ ἐπιβάλλει τήν ἄμεση ἀναδιοργάνωσή του μέ βάση τήν πείρα, πού ἔχει ἀποκτηθεῖ καί τίς εἰδικές συνθῆκες, πού ἐπικρατοῦν στήν ἀγορά τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἔτσι ὥστε νά ἐπιτευχθεῖ ὁ ἐκσυγχρονισμός τῶν ὑπηρεσιῶν του καί ἡ ἀποδοτικότερη λειτουργία του μέσα στά πλαίσια τῶν οἰκονομικῶν περιορισμῶν πού ἐπιβάλλει ἡ οἰκονομική συγκυρία. Στήν προσπάθεια αὐτή ἰδιαίτερο βάρος πρέπει νά δοθεῖ στήν πληρέστερη ἀξιοποίηση τοῦ προσωπικοῦ, τήν γενίκευση τῆς μηχανογράφησης καί τήν ἀποδοτικότερη τοποθέτηση τῶν διαθεσίμων τοῦ Ταμείου. 'Η ἔγκαιρη σύνταξη τῶν ἰσολογισμῶν καί ρεαλιστικῶν καί εὐέλικτων προϋπολογισμῶν εἶναι στοιχειώδης προϋπόθεση γιά τήν ὀρθολογική λειτουργία τοῦ Ταμείου καί τήν ἄσκηση μιᾶς ἀξιόπιστης πολιτικῆς παροχῶν στηριγμένη στήν ἀρχή τῆς ἀνταποδοτικότητας. Τά οἰκονομικά προβλήματα τοῦ ΝΑΤ πρέπει νά λυθοῦν μέ τήν ὀρθή ἀξιοποίηση τῶν ὑπαρχόντων πόρων. Ἄν, ὅμως ἀπαιτηθοῦν νέοι πόροι, αὐτοί θά πρέπει νά ἀναζητηθοῦν τόσο στήν διεύρυνση τῶν καλυπτομένων ἀπό τό ΝΑΤ ἀσφαλιστικῶν κινδύνων, ἔτσι πού τό Ταμεῖο αὐτό νά γίνει πραγματικός φορέας ὁλοκληρωμένης κοινωνικῆς ἀσφάλισης, ὅσο καί στήν συμμετοχή τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ στό μέτρο, πού τό ΝΑΤ χρησιμοποιήθηκε γιά τήν ἄσκηση εὐρύτερης κοινωνικῆς πολιτικῆς. 'Εκεῖνο, πού ἡ σωφροσύνη ἀποκλείει, εἶναι ἡ αὐθαίρετη αὔξηση τῶν εἰσφορῶν, ἀφοῦ εἶναι ὁλοφάνερο, πώς θά ἐπιδροῦσε ἄμεσα τόσο στό εἰσόδημα τοῦ ναυτικοῦ ὅσο καί στήν διεθνῆ ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, πού μέ τήν σειρά της θά ὁδηγοῦσε ἀναπόφευκτα στήν παραπέρα συρρίκνωση τοῦ στόλου καί τήν μείωση τῶν θέσεων ἐργασίας, δηλαδή, στήν χειροτέρευση τοῦ λόγου ἐργαζομένων — συνταξιούχων καί τήν ἐπιδείνωση τοῦ προβλήματος.

'Ο ἔλεγχος τοῦ μητρώου τῶν συνταξιούχων συμπεριλαμβανομένης καί τῆς ἐπανεξέτασης ὅλων τῶν περιπτώσεων συνταξιοδότησης «λόγω ἀναπηρίας», ἡ λύση τῶν προβλημάτων πού προέκυψαν ἀπό τό θεσμό τῆς διαδοχικῆς ἀσφάλισης μέ δίκαιο τρόπο καί ἡ ἐπανόρθωση τῶν ἀδικιῶν πού ἔγιναν μέ τήν τελευταία νομοθετική ρύθμιση καί ἡ μεταφορά ὅλων τῶν μή ναυτικῶν συνταξιούχων σέ ἄλλο ἀσφαλιστικό φορέα σέ συνδυασμό μέ τήν ἄμεση καί ὁριστική ρύθμιση τῶν ὀφειλῶν πρός τό Ταμεῖο χωρίς «πονηρούς» καί αὐθαίρετους ὑπολογισμούς τῶν εἰσφορῶν, πού διογκώνουν πλασματικά τίς ἀπαιτήσεις εἶναι ὅροι γιά τήν ὕπαρξη τοῦ ΝΑΤ σάν ἀνεξάρτητου ἀσφαλιστικοῦ φορέα, στόχο, πού βρίσκει ὁμόφωνα σύμφωνους τόσο τούς πλοιοκτῆτες ὅσο καί τούς ναυτικούς.

Στό σημεῖο αὐτό ἀξίζει νά σημειώσει κανείς, ὅτι τό 1867 ὁ Γεράσιμος Ζωχιός εἶχε προτείνει τήν ἵδρυση στό ΝΑΤ μιᾶς γνήσιας ναυτιλιακῆς Τράπεζας. 'Η ρωμαλέα αὐτή ἰδέα ὑποστηρίχθηκε θερμά ἀπό τόν ναυτιλιακό κόσμο, ἀλλά πολεμήθηκε σκληρά ἀπό ἐκείνους πού σέ ὅλες τίς ἐποχές ἀντιδροῦν στίς γενναῖες λύσεις. Σέ αὐτούς τούς κύκλους ἡ τότε διοίκηση τοῦ ΝΑΤ ἀπάντησε μέ τόν παρακάτω τρόπο:

...'Εν 'Ελλάδι ὁ νοῦς τοῦ ἀνθρώπου σκοτίζεται καί δέν δύναται νά διακρίνη τό πρακτέον ἀπό τοῦ μή πρακτέου. Διότι καί οἱ ἔπαινοι καί οἱ ψόγοι διανέμονται ὑπό τυφλῶν τυφλῶς, κατά τό συμφέρον ἤ πάθος κατ' εὔνοιαν ἤ φιλίαν. Τό εὐθύ καί τό στρεβλόν τίθενται ἐν ἴσῃ μοίρα ἤ καί πλεονεκτεῖ τό καλόν τοῦ κακοῦ, τό δέ δίκαιον συγχέεται μετά τοῦ ἀδίκου, ἀλλά καί τούτου, οὕτως ἔχοντος ὀφείλει ὁ ἔχων συνείδησιν νά πράττῃ ἀκάμπτως ὅ,τι κατά συνείδησιν νομίζει καλόν καί συμφέρον..».

Μήπως ἔφτασε ὁ καιρός γιά τήν δικαίωση τοῦ γενναίου ἐκείνου "Ελληνα;

ΚΩΣΤΑΣ ΦΑΦΑΛΙΟΣ

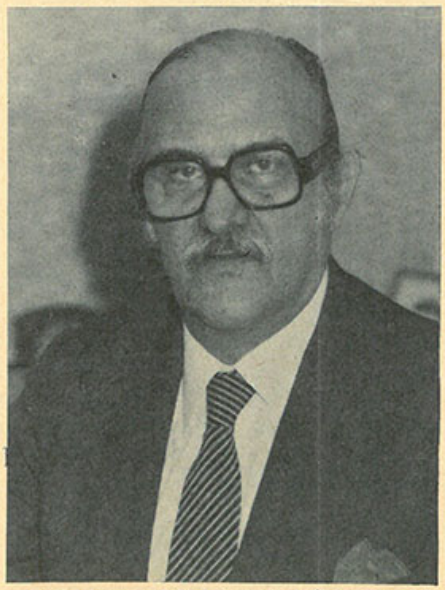
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΙ = 1987 =

Τοῦ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, Προέδρου τοῦ Κομμίττη

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ, ὕστερα ἀπό χρόνια, σκληρά καί πικρά, μποροῦμε νά ἀρχίσουμε τοῦτες τίς γραμμές χωρίς ἀναφορές στήν κρίση τῆς ναυτιλίας. Δέν βλέπουμε πιά σήμερα τό θέαμα, τό τραγικό θέαμα, τῶν καραβιῶν πού δεμένα τό ἕνα δίπλα στό ἄλλο, ἔμοιαζαν νά χορεύουν πένθιμο χορό. Σήμερα τά καράβια μας, τά ἑλληνικά βαπόρια ἀρμενίζουν χαρούμενα στίς θάλασσες καί τούς ὠκεανούς καί μεταφέρουν ἀγαθά καί τό μήνυμα τῆς ζωῆς, ὅπου καλοῦνται νά προσφέρουν τίς ὑπηρεσίες τους.

ΟΛΑ ΔΕΝ ἀρμενίζουν μέ τήν γαλανόλευκη στή πρύμνη τους, ἀλλά σέ ὅλα χτυπᾶ ἡ ἑλληνικά καρδιά, ὅλα τά κατευθύνει ὁ ἑλληνικός νοῦς, ὅλα τά ταξιδεύει ἡ ἑλληνική ναυτοσύνη. Τά γράφω αὐτά γιατί θέλω νά ἀναφερθῶ στό γράμμα πού μοῦ ἔστειλαν τά ἀγαπητά «Ναυτικά Χρονικά», ὑπενθυμίζοντάς μου καί ἀναζητώντας τήν συνεργασία μου γιά τό ἐτήσιο ἀφιέρωμά τους — στόν χρόνο πού πέρασε καί στόν χρόνο πού ἔρχεται... Γράφουν:

«Τήν ἀνάγκη λήψεως καί ἄλλων μέτρων γιά νά ἐπιτευχθεῖ ὁ ἐπαναπατρισμός ἔχουν ὑπογραμμίσει ἐπανειλημμένα τόν τελευταῖο καιρό τά «Ναυτικά Χρονικά» τά ὁποῖα ἐμμένουν στήν ἀντίληψη ὅτι ἡ Ναυτιλία χρειάζεται τήν ἐθνική της ἕδρα κατά τόν ἴδιο παρανομαστή πού ἡ χώρα χρειάζεται τή Ναυτιλία, ὄχι μόνο γιατί αὐτό ἀποτελεῖ καί μιά ἀπό τίς παρακαταθῆκες τοῦ ἱδρυτοῦ τους Δημητρίου Κωττάκη τήν ὁποία οἱ ἐπιγενόμενοι ἀκολουθοῦν μέ ἀμετακίνητη προσήλωση, ἀλλά ἐπειδή ταυτόχρονα φοβοῦνται ὅτι ἡ ἐμμονή στίς λύσεις ἀνάγκης γιά ἐπιβίωση πού δημιούργησε ἡ πρωτοφανής ναυτιλιακή κρίση τῶν τελευταίων ἐτῶν μπορεῖ ἐν τέλει νά ἀποδειχθεῖ ὁ μεγαλύτερος κίνδυνος γιά τήν ὑπόσταση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.



Ἀκριβῶς αὐτό εἶναι τό πλαίσιο τῆς εἰδικῆς μας ἐκδόσεως τῆς 15ης Ἰανουαρίου 1988 — μέ δυό λόγια τί πρέπει ἀκόμη νά γίνει γιά νά προσελκυσθοῦν στό ἐθνικό νηολόγιο **ὅλα τά ἑλληνόκτητα πλοῖα πού τελοῦν ὑπό ξένες σημαῖες».**

ΣΕΒΟΜΑΙ καί συμμερίζομαι τόν πόθο τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νά ἔλθουν ὅλα τά πλοῖα μας στό ἐθνικό νηολόγιο. Πράγματι ὁ ἀείμνηστος Δημήτριος Κωττάκης, ὅταν μιλοῦσε καί ἔγραφε γιά ἑλληνική ναυτιλία, ἐννοοῦσε ἑλληνική σημαία, κατά κύριο — ἄν ὄχι ἀποκλειστικό λόγο. Ἀλλά ἀπό τότε — καί εἶχε ἀρχίσει ἀπό τότε — τά πράγματα ἔχουν ἀλλάξει, καί ἡ ξένη σημαία ἦλθε στή ζωή μας ὄχι γιά νά ἀντικαταστήσει τήν ἑλληνική, ἀλλά σάν βοήθημα γιά τήν ἑλληνική ναυτιλιακή ἐπιχείρηση, πού ἄς μήν ξεχνᾶμε, πρέπει νά ἐπιβιώσει στό σκληρό διεθνή ἀνταγωνιστικό στίβο καί κάποτε μεγαλουργεῖ. Ἄς μή μᾶς καταλαμβάνει, πέρα τοῦ δέοντος, ἀγωνία, γιά τήν ἐπιστροφή ὅλων τῶν βαποριῶν μας, πίσω στό ἐθνικό νηολόγιο. Αὐτό ἤδη γίνεται καί θά συνεχισθεῖ μέ αὐξανόμενο ρυθμό. Ἐφόσον ἡ ναυτιλία μας συνεχίζει ἐδραιούμενη σέ πλαίσιο «μέτρων» πού τήν βοηθοῦν, τήν στηρίζουν καί τῆς ἐπιτρέπουν νά ἀναπτυχθεῖ, καί τό σπουδαιότερο...

Η ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ, νά στεριώνει ὅλο καί περισσότερο γιατί εἶναι τό θεμέλιο ὅλων τῶν μέτρων πού χρειάζεται γιά τή συνεχή ἐπάνοδο καί τήν ἐγγραφή τῶν νεο-αγοραζομένων καί τῶν νεοτεύκτων. Τά ἄλλα μέτρα εἶναι γνωστά, πάντα, μέ γνώμονα τήν ἐξυπηρέτηση τῆς ναυτιλίας, τῶν ναυτικῶν καί τῆς πλοιοκτησίας (ἄν θέλουμε νά ὑπάρχει αὐτό πού **τώρα** βλέπουμε σάν τό μεγαλύτερο προικιό τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας). Καί ἡ ναυτιλία μας ἐξυπηρετεῖται ἄν προσπαθοῦμε νά τήν κάνουμε νά προσφέρεται ἀνταγωνιστική. Εἶναι νομίζω σήμερα ὁλοφάνερος ὁ συναγωνισμός τῶν Νηολογίων.

«Σκοτωμός» γίνεται ἀπό ὅλες τίς χῶρες, ναυτιλιακές καί μή, πώς νά προσελκύσουν τοννάζ. Τό ἐθνικό μας νηολόγιο, τό ἑλληνικό νηολόγιο, μέ βαθειές ἱστορικές ρίζες, δέν ἔχει παρά νά δώσει στόν κόσμο του, στήν ἑλληνική πλοιοκτησία καί μόνο τά «ὅπλα», τά μέτρα ἐκεῖνα πού θά τό κάμουν ἐκεῖνο πού θέλουμε καί πρέπει, μέ ζωντανό καί ἀκμαῖο τό ὑπό ἑλληνική σημαία τοννάζ καί μέ ἕνα εὐημεροῦντα ναυτικό κόσμο.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΕΣ μας Σχολές πρέπει νά τύχουν τῆς ἄμεσης προσοχῆς ὅλων μας. Καί ὄχι μόνο τῆς προσοχῆς καί τῆς μελέτης. Γιά χρόνια τώρα, ἄλλο δέν κάνουμε παρά μελέτες, εἰσηγήσεις καί ξανά πάλι μελέτες. Πρακτικά, πορίσματα καί ἐνέργεια καμμιά. Καμμιά ἐνέργεια νά ἐκσυγχρονισθοῦν. Γιά τήν ὥρα τό μόνο πού ἔχουμε πετύχει, «ἐν ὀνόματι τῆς δημοκρατοποιήσεως» εἶναι ἡ καθυστερημένη ἀνανέωση τοῦ προγράμματος καί ἡ ἀπειθαρχία. Εἶναι καιρός νά εἰσακουσθοῦν οἱ προτά-

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

110 - 112 Notara Street, GR - 18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex: 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4 TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

σεις γιά τήν ἐφαρμογή τῶν «Σάντουϊτς κόρσες», πού εἶναι θεωρία — πρακτική θεωρία — πρακτική δηλαδή ἐκπαίδευση, πού συνεχῶς δοκιμάζεται καί δίνει τήν εὐκαιρία στόν αὐριανό ἀξιωματικό νά βεβαιωθεῖ ἄν πράγματι θέλει τήν θαλασσινή σταδιοδρομία. Νά τό ἕνα μέτρο πού καθυστερεῖ πολύ: Ἡ τακτοποίηση τῶν θεμάτων τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαιδεύσεως.

Η ΣΥΝΘΕΣΗ

τῶν πληρωμάτων πού ταξιδεύουν τά βαπόρια μας νά εἶναι ἐφάμιλλη τῶν ξένων, σέ ποιότητα ἀλλά καί ἀριθμητικά. Γιατί τά βαπόρια μας πρέπει νά ἔχουν μεγαλύτερο ἀριθμό πληρώματος, ὅταν τό πλήρωμα ἀποτελεῖται ἀπό καλῶς παιδευμένους Ἕλληνες ναυτικούς; Ὅλες οἱ ναυτιλιακές χῶρες, ὅλες οἱ Εὐρωπαϊκές ναυτιλίες, καί εἴμαστε ἐξ ἴσου καλοί μέ τούς ἄλλους, προσδιορίζουν νομοθετικά μόνον σύνθεση πληρώματος ναυσιπλοΐας ἤ ἀσφαλείας καί μόνον. Πέραν αὐτοῦ, ἀφήνουν τόν πλοιοκτήτη ἐλεύθερο νά ρυθμίζει τούς ἐπί πλέον, γιά θέματα συντηρήσεως καί ἄλλα. Καί ποιός ἕλληνας πλοιοκτήτης θά ταξιδεύει τό καράβι του μέ σύνθεση ἀσφαλείας καί μόνον; Νά τό ἄλλο μέγιστο θέμα ἤ μέτρο πού πρέπει νά τακτοποιηθεῖ, μέ τό σύμφωνο κάι τῶν τριῶν παραγόντων τοῦ ναυτιλιακοῦ τριγώνου — Πλοιοκτησία — Ναυτεργασία — Κράτος.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ, μπορεῖ νά βρεῖ τί θά τό «ἀναγεννήσει ἀπό τίς τέφρες του». Γιά τό ποιός φταίει γιά τό τραγικό σημεῖο πού ἔφθασε τό ΝΑΤ, ἄς μή καταπιαστοῦμε. Ὅλοι, λίγο ἤ πολύ, τό ναυτιλιακό τρίγωνο, φέρουν εὐθύνες. Ἀλλά, μπορεῖ νά βρεθοῦν οἱ λύσεις γιά τήν ἀναγέννησή του, ἀρχίζοντας ἀπό τήν ριζική ἀναμόρφωση τοῦ Ἱδρυτικοῦ του — νέα νομοθετική ρύθμιση τῆς λειτουργίας του, μέχρι τή σωστή διαχειριστική του λειτουργία. Τό ΝΑΤ πρέπει νά ξαναβρεῖ τήν ὑγειά λειτουργία του μέ βάση ἰσχύοντες ἀσφαλιστικούς κανόνες καί ὄχι μέ τήν ἐλπίδα ὅτι αὔξηση τῶν εἰσφορῶν καί αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων μπορεῖ νά τό σώσει. Ἕνα ἀκόμα μεγάλο θέμα, ἄμεσα δεμένο μέ τό ἐθνικό μας νηολόγιο. Τακτοποίηση τῶν ἐκκρεμοτήτων τῆς λειτουργίας καί ἐπιβίωση τοῦ ΝΑΤ.

ΚΑΙ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

μας, τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, νά ἀναβαθμισθεῖ. Ὄχι ἀπό «καιροῦ εἰς καιρόν» νά εὑρίσκεται κάποιος καί σέ στιγμές ἐνθουσιασμοῦ νά σκέπτεται ὅτι τό ΥΕΝ δέν χρειάζεται, ἄς γίνει διεύθυνση. Καί ἀπό τήν ἄλλη νά καυχόμαστε γιά τήν ναυτιλία μας — ἡ πρώτη στόν κόσμο. Τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νά ἰσχυροποιηθεῖ καί ἀκόμη, μιά γιά πάντα, νά σταματήσει ἔστω καί μακρινή ὑποψία καί ἀνησυχία, γιά τό μοίρασμα τῶν διευθύνσεών του. Ἡ ναυτιλία, ἔχει ἰδιομορφίες, ἔχει ἰδιοτροπίες, καί τί δέν ἔχει... Καί μόνο ὅσοι ταχθοῦν νά τήν ὑπηρετήσουν, σέ στεριές καί θάλασσες μποροῦν. Στίς στεριές ὁ κόσμος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἔδειξε ὅτι θέλει καί μπορεῖ. Γιατί νά πειραματιζόμεθα; Γιατί ὅλοι αὐτοί, καθόλα σεβαστοί καί ἀξιόλογοι ἄνδρες, οἱ πολιτικοί ὑπάλληλοι, θέλουν νά ἀλλάξουν τό καλό ταξίδεμα τοῦ καραβιοῦ πού λέγεται ΥΕΝ. Εἶναι καί αὐτή ἡ ἀνησυχία γιά τόν ἕλληνα πλοιοκτήτη καί τόν ἕλληνα ναυτικό — ἡ πολιτικοποίηση τοῦ Ὑπουργείου. Κάτι πού δέν βοηθάει πολύ τόν ἐπαναπατρισμό τῶν ὑπό ξένη.

ΘΑ ΤΕΛΕΙΩΣΩ

ὅμως μέ τήν χαρμόσυνη διαπίστωση, πώς ἡ ναυτιλία μας, τό ἐθνικό νηολόγιο, μπῆκε σέ πορεία ἀναγεννήσεως, πορεία πού ξεκίνησε ἐπί ὑπουργείας κ. Στ. Ἀλεξανδρῆ. Ἡ διαπίστωση εἶναι πάγκοινη. Ἡ παρουσία καί οἱ λόγοι τοῦ Πρωθυπουργοῦ, κ. Ἀνδρέα Παπανδρέου, στό δεῖπνο τῆς INTERTANKO, ἡ ἐπίσκεψη στό Λονδῖνο τοῦ Ὑπουργοῦ, κ. Γιαννόπουλου καί ὅσα εἰπώθησαν, δέν ἀφήνουν καμμιά ἀμφιβολία, ὅτι προχωροῦμε σταθερά καί δίχως βιασύνη καί ὅλοι μας, πλοιοκτησία, ναυτεργασία καί Κράτος, ἄς σταθοῦμε στό ὕψος τῶν ὑποχρεώσεων καί τῶν εὐθυνῶν μας, ἄς κάνουμε αὐτό πού πρέπει, γιά νά βλέπουμε τήν κυανόλευκη νά στολίζει τά ξένα λιμάνια.

ΚΑΙ ΟΛΟΙ ΜΑΖΥ,

νά χαροῦμε τή μαγεία τῆς ναυτικῆς Ἑλλάδας. Γιατί εἶναι αὐτή ἡ μαγεία πού ἔκαμε τήν ἑλληνική ναυτοσύνη πρώτη στόν κόσμο. Καί εἶναι πρώτη γιατί μετά ἀπό τή θύελλα τῶν δέκα χρόνων σκληρῆς ἀναδουλειᾶς, σήμερα ἡ ἑλληνική ναυτιλία εἶναι καί πάλι σέ δρόμο ἀνάπτυξης. Καί ὄχι μόνο ἀνάπτυξης, ἀλλά καί πρωτοπορείας. Λίγες μέρες πρίν, στό Μπώλτικ τοῦ Σίτυ τοῦ Λονδίνου, συνάδελφος ἐδεξιώνετο τόν νύν Πρόεδρο τοῦ Νορβηγικοῦ Νηογνώμονα, Στό εὐχαριστήριο λογίδριό του, ὁ Νορβηγός, κ. Βέρλε, εἶπε ὅτι ὄχι πρίν ἀπό πολλά χρόνια, δέν θά μποροῦσε ποτέ νά διανοηθεῖ ὅτι θά ἐρχόνταν ἡ ἡμέρα πού οἱ Νορβηγοί ἐφοπλιστές — οἱ πρωτοπόροι, πού πουλοῦσαν τά βαπόρια τους στόν ἀγωνιζόμενο ἕλληνα καραβοκύρη — θά ἀγόραζαν βαπόρια «δεύτερο χέρι», ἀπό Ἕλληνες! Καί ἐπίσης, ὅτι ὁ Νορβηγικός Νηογνώμονας θά εἶχε στούς κόλπους του ὁμάδα Ἑλλήνων ἀνωτέρων Σερβέγιορς, γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῆς ἑλληνικῆς πελατείας του. Τί μεγαλύτερες περγαμηνές θέλει ἡ Ἑλληνική θαλασσινή δημιουργία.

ΜΕ ΠΙΣΤΗ ΚΑΙ ΑΦΟΣΙΩΣΗ

στή θαλασσινή δουλειά, ἀλλά καί μέ ἀληθινή συνεργασία, οἱ τρεῖς παράγοντες τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, πλοιοκτησία, ναυτεργασία καί Κράτος, ἄς προχωρήσουμε γιά τήν ἀναγέννηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, γιά χάρι ὅλων καί γιά χάρι τῆς Πατρίδας.

ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 · 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCHMILE: 6388091

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. · 4th FLOOR
GR · 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3180 BUEN GR, 241787 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΤΕΛΟΥΝ ΥΠΟ ΣΑΦΗ ΑΠΕΙΛΗ

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ, Προέδρου τῆς INTERTANKO

Ἐάν δεχθοῦμε τήν ἄποψη πού ἐχει διατυπωθεῖ ἀπό πολλούς γνῶστες τῆς καταστάσεως, ὅτι δηλαδή ἡ δύναμη τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐξαρτᾶται ἀπό τή διατήρηση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου, τότε ὀφείλουμε νά ποῦμε ὅτι ὁ ἑλληνόκτητος στόλος δεξαμενοπλοίων κινδυνεύει νά ἐξαφανισθεῖ ὅπως ἐξελίσσονται τά πράγματα στή διεθνή ναυτιλία.

Αὐτό πού δέν ἔχει γίνει κατανοητό σέ πολλούς κύκλους εἶναι ὅτι ἡ θέση τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη εἶναι πιό τρωτή στόν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων παρά στίς μεταφορές ξηρῶν φορτίων. Καί νά γιατί:

Ἡ μειονεκτική θέση στήν ὁποία βρίσκεται σήμερα ὁ ἑλληνόκτητος στόλος δεξαμενοπλοίων, ὀφείλεται στήν ἀπαράδεκτη ἄγνοια πού δείξαμε γιά τούς βασικότερους λόγους πού μᾶς ἐπιτρέψανε ἀρχικά νά εἰσχωρήσουμε στή μεταφορά πετρελαιοειδῶν.

Ἡ εἰσδοχή τοῦ Ἕλληνα ἐφοπλιστῆ στό χῶρο τῶν δεξαμενοπλοίων δέν ὀφειλόταν στά μεγάλα κεφάλαια πού ἔλεγχε, οὔτε στίς σχέσεις του μέ τούς μεγάλους οἴκους. Οὔτε βέβαια ὀφειλόταν στή δύναμη τῆς ἐγχώριας ἀγορᾶς. Μολονότι εἴχαμε ἐξασφαλίσει τή θέση μας σά ναυτιλιακό ἔθνος στή μεταφορά ξηρῶν φορτίων, οἱ μεγάλες εἰσαγωγικές χῶρες μέ ναυτιλιακή παράδοση (π.χ. Ἀγγλία, Γερμανία, Γαλλία) ἐπιβλήθηκαν στό χῶρο τοῦ πετρελαιοφόρου μαζί μέ τούς Νορβηγούς οἱ ὁποῖοι, ὑποστηριζόμενοι ἀπό τίς Ἀγγλικές ἑταιρεῖες, ἐπωφελήθηκαν ἀπό τήν πεῖρα πού ἀπόκτησαν ἐκμεταλλευόμενοι τά φαλαινοθηρικά.

Μπήκαμε στό χῶρο αὐτό ἁπλά καί μόνο γιατί εἴμαστε ἀνταγωνιστικοί καί γιατί εἴχαμε μιά μεγάλη δύναμη ἱκανῶν ναυτιλλομένων. Τήν ἐποχή πού οἱ ἀνταγωνιστές μας βρισκόντουσαν στή Μεγάλη Βρεταννία, στίς Βορειοευρωπαϊκές χῶρες, ἀκόμη καί στήν Ἰαπωνία, μπορέσαμε ν' ἀντιμετωπίζουμε τήν πρόκληση τοῦ νά προσαρμοσθοῦμε στίς τεχνικές ἀπαιτήσεις τοῦ ἐξειδικευμένου αὐτοῦ τομέα. Βέβαια βοήθησε καί τό δαιμόνιο ὡρισμένων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν πού ἄφησαν ἐποχή στή δημιουργία μεγάλων στόλων δεξαμενοπλοίων καί μικτῶν πλοίων (OBO καί O/O), δημιουργώντας ἐμπνευσμένες σχέσεις μέ πετρελαιοπαραγωγικές καί βιομηχανικές ἑταιρίες. Ἐν τούτοις δέν ὑπάρχει καμμιά ἀμφιβολία ὅτι αὐτές οἱ σχέσεις βασίσθηκαν στό χαμηλό κόστος καί στή ποιότητα τοῦ Ἕλληνα ναυτικοῦ καί, κατ' ἐπέκταση, στήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ὅποια καί ἄν ἦταν ἡ σημαία αὐτοῦ.

Τό ἐπίτευγμα τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ἑλληνικῆς δραστηριότητας στή διεθνῆ μεταφορά πετρελαίων, εἶχε εὐνοϊκή ἀπήχηση. Πρῶτ' ἀπ' ὅλα μέχρι τό 1974 ὁ διεθνής στόλος πετρελαιοφόρων εἶχε τήν πιό ταχεία ἀνάπτυξη καί ἔφθασε ν' ἀντιπροσωπεύει τό ἥμισυ τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν σέ ὄγκο. Ὁ οἰκονομικός ἀντίκτυπος ἦταν σημαντικότατος· οἱ πιό μεγάλοι ἐφοπλιστικοί οἶκοι στήν ἑλληνική ναυτιλία (καί ἀλλοῦ), δημιουργήθηκαν μεταπολεμικά στηριζόμενοι στήν ἀνάπτυξη τῶν στόλων τῶν πετρελαιοφόρων. Ἡ, κατ' ἐπέκταση, ἐκπαίδευση τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, ἔδωσε στή ναυτιλία μας τήν εὐελιξία καί τήν προνομιοῦχο θέση ἡ ὁποία ἦταν τόσο ἀναγκαία γιά τή διατήρηση τοῦ ἐφοπλιστικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας μας.

Τά ἑλληνόκτητα δεξαμενόπλοια, ἄν καί πολλές φορές ἔφεραν σημαῖες εὐκολίας, ὡς ἐπί τό πλεῖστον εἶχαν ἑλληνικά πληρώματα καί συνέβαλαν ὄχι μόνο στή δόξα τοῦ Ἑλληνισμοῦ διεθνῶς (γιατί ἀναμφισβήτητα ἡ μεταφορά πετρελαίων θεωρεῖται ζωτικῆς σημασίας καί ἀπαιτεῖ ὑψηλή ἐπαγγελματική κατάρτιση), ἀλλά καί στήν ἑλληνική οἰκονομία καί στό ἑλληνικό ἰσοζύγιο πληρωμῶν. Σά δεύτερος τομέας δράσεως ἔδωσε ἀντοχή στή ναυτιλιακή μας βιωσιμότητα· πολλές ἦταν οἱ περιπτώσεις πού τά φορτηγά μας ἐπίχορηγήθηκαν ἀπό τά δεξαμενόπλοιά μας.

Θά ἦταν λοιπόν τραγική ἡ διακοπή τῆς δραστηριότητάς μας στίς μεταφορές πετρελαίων καί ὀφείλουμε νά ἐντοπίδουμε τούς συγκεκριμένους κινδύνους τούς ὁποίους διατρέχουμε.

Ἡ γνωστή διεθνοποίηση τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας βοήθησε μέχρι πρόσφατα τήν ἑλληνική ναυτιλία. Ἐπέτρεψε στό ἑλληνικό πλοῖο νά συναγωνισθεῖ τά πλοία τῶν ἄλλων παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν στίς μεταφορές τῶν ἐθνικῶν τους φορτίων. Π.χ. τό ἑλληνικό πετρελαιοφόρο μπόρεσε καί

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 536
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394,3991, 394.3548
AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059
CAPT. G.I. LOGOTHETIS 3116632

★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIER
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

συναγωνίσθηκε τό ἀγγλικό πετρελαιοφόρο γιά φορτία τῆς ΒΡ. Αὐτή ἡ τάση ὅμως ἐπέτρεψε ἐπίσης τή δημιουργία μιᾶς μεγάλης τάξεως ναυτικῶν, κυρίως στήν Ἄπω Ἀνατολή, οἱ ὁποῖοι εἶναι σήμερα ἐξ' ἴσου εἰδικευμένοι μέ τούς Ἕλληνες, ἀλλά πολύ πιό ἀνταγωνιστικοί. Τό ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο δέν συναγωνίζεται πλέον τούς Ἄγγλους, τούς Γερμανούς, τούς Σουηδούς. Ὁ Ἕλληνας ναυτικός βρίσκεται ἀντιμέτωπος μέ τό Κορεάτη, τό Φιλιππινέζοι καί τόν Κινέζο. Πέρα ἀπό τήν δημιουργία ἑνός μεγάλου στόλου δεξαμενοπλοίων στό Hong Kong τά τελευταία 15 χρόνια, οἱ Ἰάπωνες καί οἱ Βορειοευρωπαῖοι βρήκανε καί αὐτοί τόν τρόπο νά δημιουργήσουν μεγάλους στόλους, ἔξω ἀπό τό Ἐθνικό τους νηολόγιο, ὥστε νά μποροῦν σήμερα νά ἐπωφελοῦνται ἀπό τό χαμηλό κόστος αὐτῶν πληρωμάτων.

Ἡ Ἰαπωνική Κυβέρνηση ἐπέτρεψε πρό καιροῦ τήν ἐκμετάλλευση ξένων πλοίων στό πλαίσιο τῶν μεγάλων, ἐγχωρίων ναυτιλιακῶν ἑταιρειῶν. Εἶναι γνωστή ἡ δραστηριότητα τῶν Γερμανῶν στή σημαία τῆς Κύπρου καί εἶναι χαρακτηριστική ἡ ἀπόφαση τῆς Ἀγγλίας, Γαλλίας καί Νορβηγίας νά δημιουργήσουν «διεθνή» νηολόγια.

Γιατί λοιπόν εἶναι πιό τρωτή ἡ θέση τοῦ Ἑλληνικοῦ δεξαμενόπλοιου σέ σχέση μέ τό φορτηγό; Πρώτ' ἀπ' ὅλα ἡ παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα ἔχει συγκεντρωθεῖ τά τελευταία χρόνια στά Bulk carriers μέ ἀποτέλεσμα ἡ μέση ἡλικία τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι πολύ ψηλότερη ἀπό τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου. Αὐτό σημαίνει ἐπίσης ὅτι τό bulk carrier εἶναι σήμερα πιό αὐτοματοποιημένο ἀπό τό πετρελαιοφόρο. Τό ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο λοιπόν, «τιμωρεῖται» διττά:.

1. Ἐπιβαρύνεται μέ μεγαλύτερη φορολογία λόγω ἡλικίας καί
2. Ἐπιβαρύνεται ἀπό μεγαλύτερη σύνθεση λόγω μή αὐτοματοποιήσεως.

Ἐκτός ἀπό τά οἰκονομικά ἀντικίνητρα πού ἔχει τό ἑλληνόκτητο δεξαμενόπλοιο στό νά ὑψώσει τήν ἐθνική σημαία, πρέπει νά σημειωθεῖ καί τό ὅτι τά δεξαμενόπλοια, ἀντίθετα μέ τά φορτηγά, ἔχουν πλήρη ἐλευθερία κινήσεων καί δέν ἀπειλοῦνται ἀπό συνδικαλιστικές ἐπιθέσεις στά λιμάνια προσεγγίσεως των.

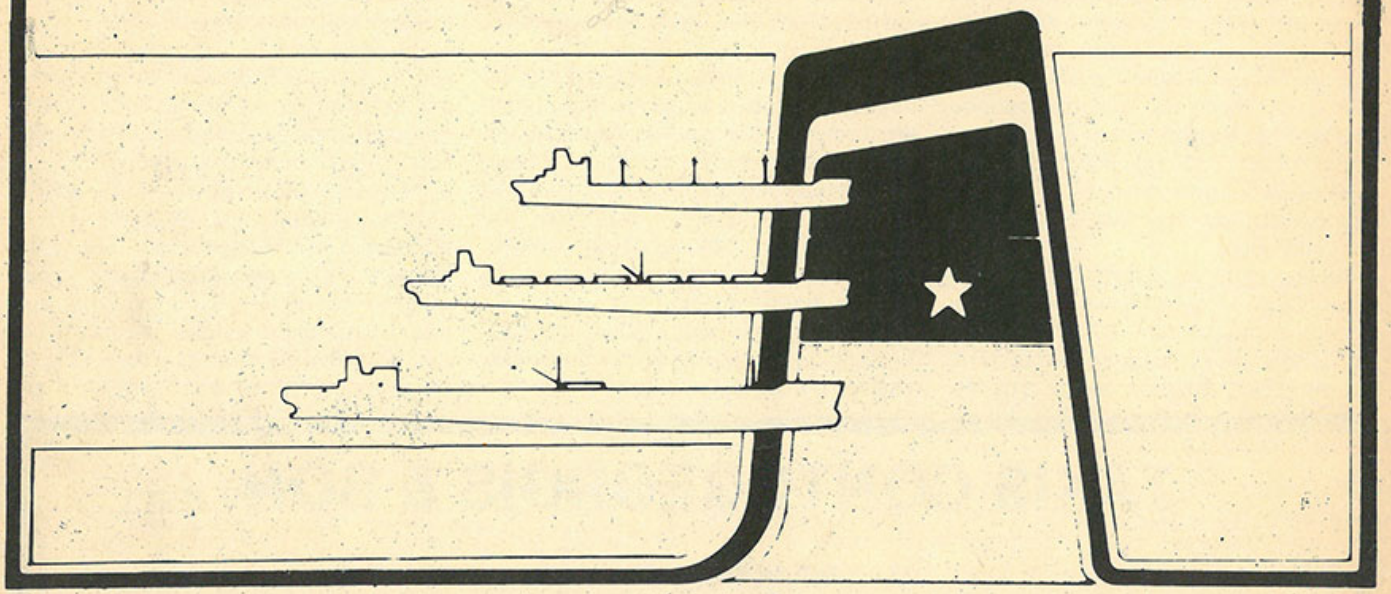
Τό ἑλληνικό καράβι σήμερα βρίσκεται σέ πολύ πιό ἀνταγωνιστικό περιβάλλον. Ἡ διαφυγή σέ ξένες σημαίες εἶναι ἀποτέλεσμα ὄχι ἀντιπατριωτικῶν αἰσθημάτων ἀλλά τῆς ἀνάγκης γιά ἐπιβίωση. Ἡ ἀνάγκη αὐτή εἶναι ἀκόμη πιό ἔντονη, στόν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, τουλάχιστον ὑπό τίς σημερινές συνθῆκες. Ἐάν θεωρηθεῖ ὅτι ἡ ἔξοδος ἀπό τήν ἑλληνική σημαία τῶν, γενικά, ἑλληνοκτήτων πλοίων, θά ἐπιφέρει καί τήν πτώση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητας, ἀκόμη πιό ἔντονος πρέπει νά εἶναι ὁ φόβος γιά τό ἑλληνόκτητο δεξαμενόπλοιο.

Γιά ὅλους τούς λόγους πού προαναφέρθηκαν, ἡ σημερινή ἀπειλή γιά τήν ἐπιβίωση τῶν Ἑλλήνων στή παγκόσμια μεταφορά πετρελαίων ἀποτελεῖ πρόβλημα ὄχι μόνο τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀλλά καί τῆς ἐγχώριας οἰκονομίας.

Θεωρεῖται ἐπιβεβλημένη λοιπόν, μιά ἐπείγουσα, κοινή προσπάθεια τοῦ Κράτους, τῶν ναυτικῶν καί τῶν ἐφοπλιστῶν γιά ν' ἀντιμετωπισθεῖ ἡ μεγάλη αὐτή πρόκληση στό Ἔθνος μας.

ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Ἡ εὐημερία στή Ναυτιλία θά σημάνει τήν ἐπιστροφή

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Ἄλλος ἕνας χρόνος περνᾶ καί πλησιάζει ὁ καιρός τῆς ἐκδόσεως τοῦ Πρωτοχρονιάτικου τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Σήμερα (σημ. συντ.: 12 Νοεμβρίου 1987) κλείνω τά 89 μου χρόνια καί μπαίνω στά 90! Ἀλλά ἐφ' ὅσον δύναμαι ἐπιθυμῶ νά ἐξακολουθήσω τήν μακροχρόνιον συνεργασίαν μου καί γράφω τάς σκέψεις μου.

Εἶμαι αἰσιόδοξος διά τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί τελείως ἱκανοποιημένος ἀπό τήν συνεχή αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Ἑλληνοκτήτων πλοίων ἀγορασθέντων εἰς χαμηλάς τιμάς πού προβλέπω ὅτι οἱ ἰδιοκτῆται των θά ἐπιτύχουν ὄχι μόνον ἀπό τήν ἐκμετάλλευσιν ἀλλά καί ἀπό τήν αὔξησιν τῶν τιμῶν τῆς ἀγορᾶς.

Παράδειγμα ἡ μεταπώλησις εἰς τούς Νορβηγούς «en bloc» πέντε δεξαμενοπλοίων 140.000 τόννων ναυπηγηθέντων κατά τό 1972-73 ἀγορασθέντων πρό τριετίας μεταξύ δολ. 4.5 καί δολ. 5 ἑκατομμυρίων ἀντί συνολικῆς τιμῆς 59.000.000! περίπου δολ. 12.000.000 ἕκαστον, ἐκτός ἀπό τά κέρδη πού ἀπέφερε ἡ ἐκμετάλλευσίς των κατά τήν τελευταίων τριετίαν.

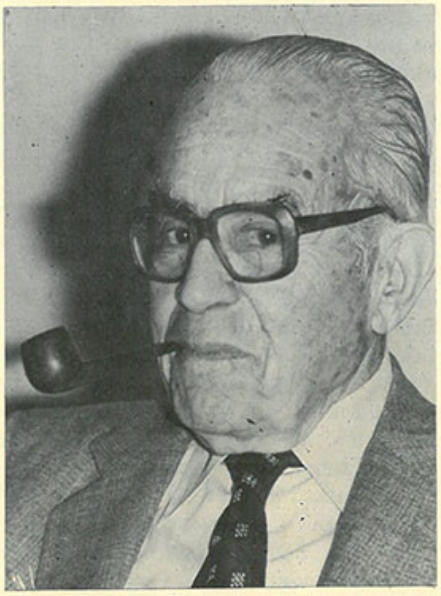
Αἱ ἀναγγελθεῖσαι ναυπηγήσεις τόσον σκαφῶν χύδην φορτίου ὅσον καί δεξαμενοπλοίων δέν εἶναι πολλαί καί μολονότι αἱ πωλήσεις μονάδων πρός διάλυσιν σημειώνουν ὕφεσιν ὁ ἀριθμός τῆς ὁλικῆς διεθνοῦς χωρητικότητος δέν φαίνεται νά ἔχει αἰσθητῶς αὐξηθῆ καί αἱ ἀξίαι τῶν μεταχειρισμένων δέν ἔχουν ἐπηρεασθῆ.

Ἡ σημειωθεῖσα αὔξηση τῶν τιμῶν κατά τά τελευταῖα δύο χρόνια ἔχει ἐξουδετερωθῆ «in real money» ἀπό τήν πτῶσιν τῆς ἀξίας τοῦ Δολλαρίου καί βάσει αὐτοῦ εἶναι ἀκόμη προσιταί.

Λίαν ἐνθαρρυντική εἶναι ἡ καλυτέρευσις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν μπάλκ κάρριερς πού ἐπισημαίνει αὔξηση τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

Περιμένω οὕτω καί εὔχομαι αἱ ἀγοραί παρ' Ἑλλήνων νά ἐξακολουθήσουν.

Ἐπαναλαμβάνω τήν συμβουλήν πού ἔδωσα ἄλλοτε νά μή χάνονται εὐκαιρίαι πωλήσεως παροπλισμένων παλαιῶν μονάδων καί ἀντικαταστάσεως μέ νεώτερα καί ἀποδοτικώτερα πλοῖα πού βγαίνουν στήν ἀγοράν.



Τά παροπλισμένα παλαιά ἀντιπροσωπεύουν κεφάλιον πού μένει νεκρόν. Τό προϊόν τῆς πωλήσεως των ἐπενδυόμενον εἰς τήν ἀγοράν νεωτέρου καί καταλληλοτέρου πλοίου θά ἀποδώση καλά.

Φθάνει ἡ ἀλλαγή νά μή δημιουργήσει δυσανάλογα δάνεια. Μολονότι τά ἐπιτόκια τῶν Τραπεζῶν εἶναι σήμερον χαμηλά συστήνω εἰς τάς διαπραγματεύσεις μέ τούς Τραπεζίτας νά ζητεῖται καί ἐπιτυγχάνεται 1-2 ἐτῶν moratorioum πρίν ἀρχίση ἡ τμηματική ἀπόσβεσις τοῦ δανείου.

Μέ τήν προσπάθεια πού γίνεται σήμερον ἀπό τό International Monetary Fund καί τούς Τραπεζίτας τῶν Βιομηχανικῶν Κρατῶν θά λυθῆ τό πρόβλημα τῶν χρεῶν τῶν κρατῶν τοῦ Τρίτου Κόσμου μέ μείωσιν τῶν ὀφειλομένων τόκων καί παροχῶν νέων πιστώσεων καί ἰδίως μέ τήν δημιουργίαν δυνατότητος τῶν τελευταίων νά πωλήσουν τήν παραγωγήν των καί οὕτω νά διορθώσουν τήν οἰκονομική των κατάστασιν. Ὅταν ἐπιτευχθῆ τοῦτο θά ἐπιφέρει αὔξησιν τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν καί ἐπικερδῆ ἀπασχόλησιν τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος καί αἱ «παχεῖαι ἀγελάδες» θά ἐπιστρέψουν.

Τό εὔχομαι ὁλοψύχως ὄχι μόνον διότι θά ἀνανήψη ἡ Ναυτιλία μας, ἡ εὐημερία

Φθάνει ἡ ἀλλαγή νά μή δημιουργήσει δυσανάλογα δάνεια. Μολονότι τά ἐπιτόκια τῶν Τραπεζῶν εἶναι σήμερον χαμηλά συστήνω εἰς τάς διαπραγματεύσεις μέ τούς Τραπεζίτας νά ζητεῖται καί ἐπιτυγχάνεται 1-2 ἐτῶν moratorioum πρίν ἀρχίση ἡ τμηματική ἀπόσβεσις τοῦ δανείου.

Μέ τήν προσπάθεια πού γίνεται σήμερον ἀπό τό International Monetary Fund καί τούς Τραπεζίτας τῶν Βιομηχανικῶν Κρατῶν θά λυθῆ τό πρόβλημα τῶν χρεῶν τῶν κρατῶν τοῦ Τρίτου Κόσμου μέ μείωσιν τῶν ὀφειλομένων τόκων καί παροχῶν νέων πιστώσεων καί ἰδίως μέ τήν δημιουργίαν δυνατότητος τῶν τελευταίων νά πωλήσουν τήν παραγωγήν των καί οὕτω νά διορθώσουν τήν οἰκονομική των κατάστασιν. Ὅταν ἐπιτευχθῆ τοῦτο θά ἐπιφέρει αὔξησιν τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν καί ἐπίκερδῆ ἀπασχόλησιν τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος καί αἱ «παχεῖαι ἀγελάδες» θά ἐπιστρέψουν.

Τό εὔχομαι ὁλοψύχως ὄχι μόνον διότι θά ἀνανήψη ἡ Ναυτιλία μας, ἡ εὐημερία τῆς ὁποίας εἶναι ζωτική διά τήν Ἐθνικήν Οἰκονομίαν ἀλλά θά ἐπισημάνει τήν ἐπιστροφήν εἰς τό Ἐθνικόν Νηολόγιον τῶν πλοίων τά ὁποῖα τό ἐγκατέλειψαν κατ' ἀνάγκην διά νά ἐπιβιώσουν, διότι τά μέτρα πού ἐλήφθησαν ἀπό τήν Κυβέρνησιν ἐν συνεργασία μέ τήν Ε.Ε.Ε. μειώνουν τό κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Τελευτῶν εὔχομαι εἰς τά «Ναυτικά Χρονικά» τούς συναδέλφους Ἐφοπλιστές καί τούς Ναυτικούς μας ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΤΟΣ.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

JAC

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

1988 - 1992: Ὀξύτερος ὁ ἀνταγωνισμός γιά τά ἑλληνικά ἐπιβατηγά πλοῖα

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, Προέδρου τῆς Ε.Ε.Ε.Π.

Τό 1988 ἀνέτειλε, τό 1992 εἶναι πιό κοντά μας. Τέσσερα μόνο χρόνια ἀπομένουν ἀπό τήν κρίσιμη δοκιμασία τῆς ἑνοποιημένης εὐρωπαϊκῆς ἀγορᾶς. Οἱ βασικές προκλήσεις τοῦ μέλλοντος πού συνδέονται: μέ τίς ραγδαῖες μεταβολές, μέ τήν ἔνταση τῆς διεθνοποίησης τῆς οἰκονομίας μας καί μέ τίς προσπάθειες γιά ἐκσυγχρονισμό καί βελτίωση τῆς διεθνοῦς ἀνταγωνιστικότητάς μας, ἀνοίγονται καθημερινά μπροστά μας.

Στό διεθνῆ ναυτιλιακό χῶρο πολλές κυβερνήσεις (ὅπως π.χ. τῆς Γαλλίας, Νορβηγίας, Ἱσπανίας, Ὁλλανδίας, Δ. Γερμανίας, Αὐστραλίας καί τῆς Ἀγγλίας) ἀνακοινώνουν τήν ἐφαρμογή δέσμης οἰκονομικῶν καί ἄλλων μέτρων πού ἔχουν ὡς βασικό στόχο τήν ἐνίσχυση τῆς διεθνοῦς ἀνταγωνιστικότητας τῶν ἐθνικῶν ἐπιβατηγῶν τους στόλων. Ὅπως εἶναι γνωστό ἀπό τά σχετικά ἐπίσημα δημοσιεύματα (βλέπε ἐπίσης «Ναυτικά Χρονικά», 1.12.87, καθώς καί τό «The Norwegian International Ships Registry») τά βασικότερα μέτρα πού διεθνῶς λαμβάνονται γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας εἶναι τά ἀκόλουθα:

(α) Ἡ θέσπιση νέων διεθνῶν Νηολογίων (ὅπως π.χ. τοῦ Νορβηγικοῦ NIS) πού ἐπιτρέπουν τήν ναυτολόγηση χαμηλοτέρου κόστους ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων καθώς καί τήν μείωση τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τῶν πλοίων.

(β) Ἡ ἐκπόνηση καί ἐφαρμογή εἰδικῶν προγραμμάτων ἀνανεώσεως, ἐκσυγχρονισμοῦ καί διενεργείας νέων ἐπενδύσεων.

(γ) Ἡ ἐξαγγελία φορολογικῶν καί χρηματοπιστωτικῶν κινήτρων (ἐπιδοτήσεις, φορολογικές ἀπαλλαγές, εὐνοϊκές δανειοδοτήσεις κ.λ.π.).

(δ) Ἡ βελτίωση τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

Ἀλλά ἐκτός ἀπό τίς πιό πάνω σημαντικές ἐξελίξεις, στόν διεθνῆ Ναυτιλιακό χῶρο τείνει νά δημιουργεῖ ἕνα θετικότατο κλίμα κατανοήσεως καί συνεργασίας μεταξύ πολλῶν ἐθνικῶν ἐφοπλιστικῶν καί ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων πού ἀποτελεῖ βασική προϋπόθεση γιά τήν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας. Ἔχει ἐπίσης γίνει ἀντιληπτό ἀπό ὅλους σχεδόν τούς ἁρμοδίους φορεῖς τῆς διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Κοινότητας ὅτι σέ ἕνα διεθνές περιβάλλον πού χαρακτηρίζεται: ἀπό αὔξηση τῆς ἐξαρτήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀπό διεθνεῖς παράγοντες, ἀπό ραγδαῖες τεχνολογικές ἐξελίξεις πού συνεπάγονται καί τήν αὔξηση τῶν κεφαλαιουχικῶν ἀναγκῶν τῆς σύγχρονης ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης καί ἀπό μεγαλύτερη κινητικότητα τοῦ διεθνοῦς ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, ἡ ὑπέρμετρη ἐπιδίωξη αὐξήσεων τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων χωρίς ἀντίστοιχη βελτίωση στήν παραγωγικότητα καί διεθνῆ ἀνταγωνιστικότητα τῶν πλοίων, εἶναι ἀσυμβίβαστη μέ τούς στόχους τῆς πλήρους ἀπασχολήσεως τοῦ ἐθνικοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ καί τῆς διατηρήσεως τῶν πλοίων σέ ἐθνικό νηολόγιο.

Τά ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια καί Μεσογειακά ἐπιβατηγά πλοῖα ἀπό τήν δεκαετία τοῦ 1980 ἀντιμετωπίζουν ἕνα ὀξύτατο πρόβλημα ἄνισου ἀνταγωνισμοῦ πού γίνεται συνεχῶς ἐντονώτερος ἀπό τά μέτρα πού παίρνουν οἱ Κυβερνήσεις ἄλλων Κρατῶν ὑπέρ τῶν πλοίων τους. Τό κόστος ἑλληνικῶν πληρωμάτων τήν τελευταία ἑπταετία αὐξάνεται μέ ρυθμούς ταχύτερους ἀπό ἄλλες χῶρες τῆς ΕΟΚ ὥστε σήμερα νά προσφέρονται πληρώματα ἀπό μερικές χῶρες τῆς ΕΟΚ πού εἶναι φθηνότερα ἀπό τά ἑλληνικά.

Στενά συνδεδεμένο μέ τήν ἀνταγωνιστικότητα εἶναι καί τό πρόβλημα τῆς ἀνανεώσεως καί τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ἑλληνικοῦ κρουαζιεροπλοίου καί ἐπιβατηγοῦ Μεσογειακοῦ πλοίου. Εἶναι ἀνάγκη νά ἀνανεωθοῦν τά Ἑλληνικά τουριστικά καί Μεσογειακά πλοῖα ὥστε νά συγκρατηθοῦν οἱ μεγάλες αὐξήσεις τοῦ κόστους λειτουργίας. Τό σημερινό κόστος κεφαλαίου, ἡ κάμψη τῆς ζητήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τους κατά τά πρόσφατα ἔτη 1985 - 86 καθώς καί τό αὐξανόμενο κόστος τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων δέν ἐπιτρέπουν τήν ὑλοποίηση προγραμμάτων ἀνανεώσεως καί ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν πλοίων. (Πρόσφατα ἡ Ἰταλική κυβέρνηση ἐπιχορήγησε μέ 60% τήν ναυπήγηση τοῦ ἀκριβότερου μέχρι σήμερα κρουαζιεροπλοίου).

Τά τελευταῖα χρόνια ὁ ἀνταγωνισμός ἀπό πλευρᾶς κόστους λειτουργίας ἔγινε τόσο ὀξύς καί ἄνισος ὥστε τό Ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο νά ἀναγκασθεῖ νά ἐγκαταλείψει περιοχές, ὅπως τῆς Καραϊβικῆς, ὅπου ἄλλοτε κυριαρχοῦσε. Ἀλλά ὁ ἄνισος ἀνταγωνισμός ἐμφανίζεται καί στόν δικό μας χῶρο, ἀπό ξένα καινούργια κρουαζιερόπλοια μέ σημαντικά χαμηλότερο κόστος ἐκμεταλλεύσεως, πού διέρχονται ἤ προσεγγίζουν τά νησιά μας καθώς καί ἀπό ἑλληνικές κρατικές ναυτιλιακές ἑταιρίες.

Ὁρισμένα στοιχειώδη μέτρα πού πρέπει νά ληφθοῦν εἶναι τά ἀκόλουθα:

— Νά ἀποδεσμευθεῖ τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο ἀπό τήν ὑποχρέωση νά χρησιμοποιεῖ ἑλληνικό προσωπικό στό «ξενοδοχειακό» τμῆμα του, ὅταν βρίσκεται σέ ταξίδια σέ περιοχές τουλάχιστον, ἐκτός Μεσογείου (ὅπου κινεῖται τό 90% σχεδόν τῶν πλοίων τῆς παγκόσμιας τουριστικῆς ἀγορᾶς). Εἶναι γνωστό ὅτι τά ξένα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιοῦν στό «ξενοδοχειακό» τμῆμα τους προσωπικό ἄσχετο μέ τήν σημαία τους, τό ὁποῖο μισθοτροφοδοτεῖ ὁ ἑκάστοτε ἐργολάβος τροφοδοσίας τοῦ πλοίου.

— Νά μπορεῖ ἡ ἑταιρεία τοῦ πλοίου νά αὐξομειώνει τόν ἀριθμό τοῦ ξενοδοχειακοῦ προσωπικοῦ ἀνάλογα μέ τήν πληρότητα καί τόν ἀριθμό τῶν ἐπιβατῶν.

— Νά δοθεῖ ἡ δυνατότητα χρονοναυλώσεως τῶν πλοίων «γυμνῶν» (bare-boat chartering) ἔστω καί ὑπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.

Your Agent at Rotterdam
Loyal Shipping b.v.
(Looking after your business is our business)
TRAMP & LINERAGENTS
FORWARDING
WAREHOUSING
STEVEDORING
CHARTERING
TECHNICAL CONSULTANCY
SALE & PURCHASE
Basalstraat 41
3072 AA Rotterdam
P.O. Box 51177
3007 GD Rotterdam
Tel. 485 80 33
Telex 62209
Telefax 423 18 03
Telegrams: Loyal Rotterdam

— Νά ληφθοῦν εἰδικά χρηματοπιστωτικά μέτρα γιά τίς ἐπισκευές, μετασκευές, καί ἰδίως γιά τόν ἐκσυγχρονισμό τῶν πλοίων καθώς καί γιά τήν εἰσαγωγή τῆς πληροφορικῆς στίς ναυτιλιακές ἑταιρείες καί τά πλοῖα.

Θά πρέπει νά γίνει ἀντιληπτό ὅτι τά πλοῖα τοῦ κλάδου εἶναι **παραγωγικές μονάδες ἐξαγωγικοῦ χαρακτήρα** καί νά ἐπεκταθοῦν καί στόν κλάδο μας τά εὐεργετήματα πού ἰσχύουν γιά τις ἐξαγωγικές ἐπιχειρήσεις.

Ἀκόμη εἶναι ἀναγκαία ἡ ἀπαλλαγή ἀπό τόν Φ.Π.Α. τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων πού διέπονται ἀπό τίς διατάξεις τοῦ Ν. 2687/1953 καί τῶν ΑΝ 8967, 378/1968 (Ἄρθρο 25) καθώς καί τοῦ Ν. 27/1975 ὅπως ἀντικαταστάθηκε ἀπό τό ἄρθρο 28 τοῦ Ν. 814/1978.

Ὅπως εἶναι γνωστό οἱ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις πού διέπονται ἀπό τό πιό πάνω θεσμικό καθεστώς ἀπολαμβάνουν φορολογικῶν διευκολύνσεων ἡ κατάργηση τῶν ὁποίων, μετά τήν ἔκδοση τοῦ νόμου περί Φ.Π.Α., θά ἀποτελοῦσε σοβαρό ἀντικίνητρο ὄχι μόνο γιά τήν παραμονή τῶν πλοίων μας ὑπό ἑλληνική σημαία ἀλλά καί γιά τήν προσέλκυση νέων μονάδων στό ἑλληνικό νηολόγιο. Πρέπει ἐπίσης νά ἀπορριφθῆ κάθε ἰδέα γιά τήν ἐπιβολή Φ.Π.Α. στίς ἐνδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές καθώς καί γιά τήν κατάργηση τῶν καταστημάτων ἀφορολογήτων εἰδῶν πού λειτουργοῦν στά πλοῖα.

Ἡ βελτίωση τῆς τουριστικῆς καί ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς καθώς καί ἡ προσέλκυση περισσοτέρων τουριστῶν ὑψηλοῦ εἰσοδηματικοῦ ἐπιπέδου παραμένουν βασικά προβλήματα πού ἐπηρεάζουν τήν ἀποδοτική λειτουργία τῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ κλάδου.

Ἡ προσφορά καί ἡ ποιότητα τῆς ὑπάρχουσας τουριστικῆς ὑποδομῆς δέν κρίνεται ἐπαρκής. Πρέπει νά ληφθοῦν ἄμεσα μέτρα καί νά ὁλοκληρωθοῦν τά ἔργα ὑποδομῆς στούς χώρους ὑποδοχῆς καί ἀναχωρήσεως τῶν τουριστῶν στά ἀεροδρόμια, στούς ἐπιβατηγούς σταθμούς, στά λιμάνια.

— Χρειάζονται βελτιώσεις τῶν ὁδικῶν προσβάσεων στούς τουριστικούς τόπους.
— Νά ἀντιμετωπισθοῦν τά προβλήματα καθαριότητας καί ὑγιεινῆς τῶν κοινοχρήστων χώρων (Ἀκτές, Δρόμοι, Τουαλέτες). Ἐν ἀνάγκη νά ἐπιδοτηθῆ ἀπό τό πρόγραμμα δημοσίων ἐπενδύσεων ἡ κατασκευή κοινοχρήστων χώρων σέ ἑστιατόρια καί λοιπά κέντρα ἀναψυχῆς, σέ ἐπαρχιακές τουριστικές περιοχές.
— Τό ἐπίπεδο τῶν ὑπηρεσιῶν καί ἡ ποιότητα τῶν ἐξυπηρετήσεων πού προσφέρουν οἱ ὑπάρχουσες μαρίνες, σέ σχέση μέ τό κόστος ἐλλιμενισμοῦ εἶναι κάτω τοῦ μετρίου.

Ἐκτός ἀπό τήν περιφρούρηση, ἀνάπτυξη καί προβολή τῆς λαογραφικῆς καί πολιτιστικῆς μας παράδοσης, ἡ τουριστική πολιτική θά πρέπει νά ἀποσκοπεῖ καί στήν προστασία καί ἀναβάθμιση τοῦ περιβάλλοντος.

Στόν τομέα αὐτό θά πρέπει:

— Νά διεξάγονται συχνές ἀναλύσεις τοῦ βαθμοῦ ρύπανσις τῆς θάλασσας.
— Νά ἐνεργοποιηθοῦν οἱ ἀστυνομικές καί λοιπές διατάξεις γιά τήν ρύπανση, προστασία καί αἰσθητική τοῦ περιβάλλοντος. Προϋπόθεση γιά τήν χορήγηση ἀδειῶν λειτουργίας τῶν ξενοδοχείων καί λοιπῶν ἐγκαταστάσεων σέ θαλάσσιες περιοχές θά πρέπει νά εἶναι ἡ ἐγκατάσταση ἀποτελεσματικῶν συστημάτων βιολογικοῦ καθαρισμοῦ καί ἡ αἰσθητική ἐναρμόνιση μέ τό περιβάλλον καί τό τοπικό παραδοσιακό χρῶμα.
— Νά ἐκπονηθοῦν ὁλοκληρωμένες χωροταξικές μελέτες καί προγράμματα ἀναπτύξεως σέ τοπικό ἐπίπεδο πού νά χωροθετοῦν τίς διάφορες δραστηριότητες κατά τρόπο πού νά ἀποτρέπεται ἡ αὐθαίρετη καί ἀλόγιστη χρησιμοποίηση τῆς φύσης καί ἡ ἀνάπτυξη νά ἐναρμονίζεται μέ τό περιβάλλον. Νά θεσπιστοῦν μηχανισμοί ἐλέγχου καί ὑλοποίησης τῶν προγραμμάτων αὐτῶν. Εἶναι ἀνάγκη νά προστατεύσουμε τά νησιά μας, νά καλλιεργήσουμε μιά νέα «τουριστική συνείδηση» καί νά δώσουμε ἔμφαση στήν ἀνθρώπινη διάσταση τοῦ τουρισμοῦ.

Τέλος, ἀπαιτεῖται ἡ ἐντατικοποίηση καί ὁ συντονισμός τῆς παρουσίας τοῦ ΕΟΤ καί τῆς Ὀλυμπιακῆς Ἀεροπορίας στό ἐξωτερικό καί ἰδιαίτερα στίς ἀγορές τουριστῶν ὑψηλοῦ εἰσοδηματικοῦ ἐπιπέδου καθώς καί ἡ συστηματική προβολή τοῦ ἑλληνικοῦ θαλάσσιου τουρισμοῦ μέ διαφημίσεις, σεμινάρια κλπ. κίνητρα στά τουριστικά πρακτορεῖα. Χρειάζονται συχνότερα δρομολόγια τῆς Ο.Α. μέ τίς μεγάλες καί δυναμικές ἀγορές τῶν ΗΠΑ, τοῦ Καναδᾶ, τῆς Αὐστραλίας καί τῆς Ἰαπωνίας, μέ περισσότερες πτήσεις charter ἤ τακτικές γραμμές.

Εἶναι ἐπιτακτική ἀνάγκη νά προβληματιστοῦν ὅλοι οἱ ἁρμόδιοι φορεῖς γιά τήν νέα πραγματικότητα πού τείνει διεθνῶς νά διαμορφωθεῖ στόν κλάδο τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας. Ἂν δέν καλύψουμε μέ τήν ἀπόσταση πού μᾶς χωρίζει ἀπό τούς ἀνταγωνιστές μας θά συρρικνωθεῖ ἡ παρουσία τοῦ ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου. Δέν ἐπαρκοῦν οἱ ὁριακές μεταβολές πολιτικῆς, εἶναι ἀνάγκη νά παρθοῦν γενναῖα καί τολμηρά μέτρα στά πλαίσια μιᾶς διακομματικῆς πολιτικῆς πού θά συντελέσει στήν ἀνάκτηση τῆς χαμένης ἀνταγωνιστικότητας τῆς ἑλληνικῆς σημαίας καί στήν δυναμική ἀνάπτυξη τοῦ κλάδου μας.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.
2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 · 4515388 · 4516088
TLX: 21 1339 FLOT GR.

Εδώ είμαστε!

Κι είμαστε εδώ, όπως και σε 4.800 καταστήματα σε 69 διαφορετικές χώρες, για να σας προσφέρουμε τη σιγουριά και την υπευθυνότητα της Ευρωπαϊκής τράπεζας με τη μεγαλύτερη διεθνή πείρα.
BARCLAYS BANK. Η μεγάλη, διεθνούς κύρους αγγλική τράπεζα, είναι εδώ, έτοιμη να σας εξυπηρετήσει.

...Κι εδώ είμαστε!

BARCLAYS BANK PLC
Αθήνα: Βουκουρεστίου 15, τηλ. 3644 311
Πειραιάς: Ακτή Μιαούλη 87, τηλ. 4181 422
Ρόδος: Ηρώων Πολυτεχνείου 3, τηλ. 28 603

BARCLAYS

Μια από τις μεγαλύτερες τράπεζες του κόσμου

DM&B ERGON B883

Ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν Ἑλληνόκτητων πλοίων μέ ξένη σημαία

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» μᾶς ἔθεσαν τό ἐρώτημα: Ποιά μέτρα πρέπει, κατά τήν γνώμη μας, νά ληφθοῦν γιά τόν ἐπαναπατρισμό τῶν μέ ξένη σημαία ἑλληνοκτήτων πλοίων; Ἡ ἀπάντησή μας εἶναι: Δέν χρειάζεται **κανένα μέτρο,** *πού νά ἔχει σχέση μέ ἐπιδοτήσεις ἤ παροχές. Ἐκεῖνο ὅμως πού χρειάζεται ἀπαραιτήτως ἡ Ναυτιλία μας, εἶναι ἡ πλήρης ἀποκατάσταση τῆς διαταραχθείσης τάξεως στά ναυτιλιακά μας πράγματα.*

Γιά νά ἐπιτευχθεῖ ὅμως αὐτό πρέπει κυρίως νά γίνει ἀντιληπτό ἀπό ὅλες τίς πλευρές ὅτι τά προβλήματα πού ἀντιμετωπίζει τό ἑλληνικό πλοῖο ἀπό τόν διεθνῆ ἀνταγωνισμό, δέν μποροῦν νά ἐπιλυθοῦν μέ βάση τήν συνθηματολογία, ἀλλά μόνο μέ σοβαρή καί ὑπεύθυνη ἐκτίμηση τῶν ἀριθμῶν, δηλαδή τοῦ κόστους κινήσεως πού ἔχει σήμερα τό πλοῖο μέ ἑλληνική σημαία, ἔναντι ἐκείνου τοῦ πλοίου τῶν ἀνταγωνιστῶν του. Ἄν λοιπόν παραμερίσομε τήν συνθηματολογία καί συνειδητοποιήσομε ὅτι αὐτό ὑπαγορεύει ἡ λογική καί τό συμφέρον τοῦ τόπου γιά νά ἐνισχυθεῖ τό ἐθνικό νηολόγιο, τότε ὑπάρχει βάσιμη ἐλπίδα νά ἐπιτύχει ἡ προσπάθεια. Ἄν ὄχι, ὑπάρχει φόβος τό ἑλληνικό νηολόγιο νά ἀκολουθήσει τήν μοίρα τῶν περισσοτέρων εὐρωπαϊκῶν νηολογίων πού κινδυνεύουν, λόγω σοβαρῆς συρρίκνωσής τους, νά γίνουν αὐτό πού λέγεται στό ἐμπόριο «echantillon sans valeur, δηλαδή «δεῖγμα χωρίς ἀξία».

Τό πῶς μπορεῖ νά ἀποκατασταθεῖ ἡ ἀμοιβαία ἐμπιστοσύνη καί τάξη στά ναυτιλιακά μας πράγματα, ἔχει χιλιοειπωθεῖ. Ὡστόσο δέν βλάπτει νά ἐπαναλάβομε γιά μιά ἀκόμη φορά ὡρισμένα βασικά προβλήματα πού ταλαιπωροῦν τήν Ναυτιλία μας καί πού ἔχουν ἀνάγκη ταχείας ρύθμισης:

1) Θεσμικά νομοθετήματα τῆς Ναυτιλίας. *Αὐτά πού ἐξεδόθησαν στήν δεκαετία τοῦ 1950, ἀποκατέστησαν τό κλίμα ἐμπιστοσύνης καί σταθερότητος καί σ' αὐτά ὀφείλεται ἡ δημιουργία τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τά νομοθετήματα αὐτά, ὄχι μόνο πρέπει νά γίνονται σεβαστά ἀπό τίς ἑκάστοτε Κυβερνήσεις, ἀλλά καί νά ἑρμηνεύονται μέ εὐρύ πνεῦμα, ὥστε νά προσαρμόζονται στίς ἑκάστοτε ἀνάγκες καί ἀπαιτήσεις τῆς Ναυτιλίας γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ. Δυστυχῶς γίνεται τό ἀντίθετο καί καταβάλλεται κάθε φορά προσπάθεια φαλκίδευσης τῶν ρυθμίσεων πού περιλαμβάνουν τά νομοθετήματα αὐτά καί διαστρέβλωσης τοῦ κειμένου τους, μέ ἀποτέλεσμα νά μήν ἐκπληρώνεται ὁ σκοπός γιά τόν ὁποῖο ἔγιναν. Τό ξένο κεφάλαιο, στό ὁποῖο ἀποκλειστικά στηρίζεται ἡ χρηματοδότηση τῆς Ναυτιλίας μας, ἀπαιτεῖ σταθερή νομοθεσία, οἱ δέ ἀλλαγές εἶναι φυσικό νά δημιουργοῦν ἀνησυχία κάι δυσπιστία.*

2) Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο. *Μία ἀπό τίς σοβαρότερες πηγές κακοδαιμονίας καί δημιουργίας δυσπιστίας μεταξύ πολιτείας καί ναυτικοῦ κόσμου, εἶναι ἡ οἰκονομική κατάρρευση τοῦ ΝΑΤ. Τό ἄλλοτε εὔρωστο καί αὐτοδύναμο αὐτό ταμεῖο περιῆλθε σέ οἰκονομικό ἀδιέξοδο. Τό κράτος «ἀσύνετα» πολιτευόμενο τοῦ ἐπεσώρευσε δυσβάστακτα βάρη, παρά τίς ἔντονες προειδοποιήσεις τῶν πλοιοκτητῶν. Σήμερα τό κράτος ἔχει ὑποχρέωση νά ἐπιλύσει τά προβλήματα αὐτά ἀναλαμβάνοντας τά χρέη πού ἀδικαιολόγητα ἐδημιούργησε, ὥστε νά μπορέσει τό ταμεῖο νά σταθεῖ καί πάλι στά πόδια του καί νά ξεκινήσει ἀνανεωμένο γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῶν μεγάλων σκοπῶν του. Ἄς μή ξεχνᾶμε ὅτι τό ΝΑΤ πού παρέχει ἀσφάλεια καί προστασία στόν ναυτικό καί τήν οἰκογένειά του, εἶναι ἀναμφισβήτητα ἕνα σπουδαῖο κίνητρο γιά τήν διατήρηση τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας μας, τό ὁποῖο εἶναι ἀπαραίτητο καί γιά τήν διατήρηση τῆς ἑλληνικῆς ταυτότητας τῶν πλοίων ἀλλά καί γιά τήν ἐνίσχυση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου. Πέρα ἀπό αὐτό, τό ΝΑΤ ἰσχυροποιεῖ τόν δεσμό τοῦ Ἕλληνα ναυτικοῦ μέ τό πλοῖο καί τήν πατρίδα του καί δημιουργεῖ ἐξισορροπητικές τάσεις καί' ἁρμονία στίς σχέσεις μέ τόν ἐργοδότη του.*

3) Ναυτική Ἐκπαίδευση. *Τό ἑλληνικό ἐμπορικό πλοῖο μπορεῖ νά παρέχει σωστή ἐξυπηρέτηση στούς πελάτες του ναυλωτές, μόνον ὅταν ὑπάρχουν κατάλληλα ἐκπαιδευμένα πληρώματα. Ἡ ἀναβάθμιση τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης εἶναι κεφαλαιώδους σημασίας, λόγω μάλιστα τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ πού ἤδη ἔχει ἀποφασισθεῖ καί τῶν ἀναμενομένων ἐξελίξεων γιά τήν ὁλοκλήρωση τῆς ἑνοποιήσεως τῆς μεγάλης αὐτῆς Ἀγορᾶς. Χωρίς σωστή ναυτική ἐκπαίδευση, μέλλον γιά τό ἑλληνικό πλοῖο δέν ὑπάρχει. Ὁ ἐφοπλισμός, κατανοώντας τήν σημασία τοῦ θέματος, ἀνέλαβε νά καλύψει σχεδόν ὁλόκληρη τήν δαπάνη τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης. Τά χρήματα αὐτά, δυστυχῶς, δέν ἔχουν ἀξιοποιηθεῖ ἀπό τό Υ.Ε.Ν. ὅπως θά ἔπρεπε μέχρι σήμερα, μέ ἀποτέλεσμα νά δημιουργηθοῦν ἔντονες ἀντιπαραθέσεις μεταξύ Πολιτείας καί Ε.Ε.Ε.*

Ἡ Πολιτεία, σάν πρῶτο δεῖγμα καλῆς θελήσεως, πρέπει νά δώσει σαφεῖς ὁδηγίες στούς ἁρμόδιους δημόσιους λειτουργούς, νά ἀντιμετωπίζουν τό ἑλληνικό ἐμπορικό πλοῖο μέ στοργή καί ἐνδιαφέρον καί νά καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια νά τό βοηθήσουν,

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/8 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

ὅταν ἀντιμετωπίζει δυσκολίες κυρίως στό ἐξωτερικό. Πρέπει νά κατανοήσουν οἱ δημόσιοι λειτουργοί ὅτι τό ἑλληνικό πλοῖο εἶναι προέκταση τοῦ ἑλληνικοῦ ἐδάφους.

Ἡ Πολιτεία ἐπίσης θά πρέπει νά συνειδητοποιήσει ὅτι ὁ Ἐφοπλιστής εἶναι ἀπαραίτητος παράγοντας γιά τήν ὁμαλή λειτουργία καί ἐξέλιξη τῆς ναυτιλίας μας. Χωρίς νά παραγνωρίζομε καθόλου τίς ἀπαράμιλλες ἱκανότητες καί τήν συμβολή τοῦ Ἕλληνα Ναυτικοῦ, δέν μποροῦμε νά ἀρνηθοῦμε ὅτι τό θεμέλιο τῆς ναυτιλιακῆς ἰσχύος ἀποτελεῖ ὁ Ἕλληνας Ἐφοπλιστής, τοῦ ὁποίου ἡ διαχειριστική ἱκανότητα ἔχει διεθνῶς ἀναγνωρισθεῖ. Ἡ γνώμη του στό ἐξωτερικό εἶναι σεβαστή. Στό ἐσωτερικό ὅμως, ὁ ἐφοπλισμός ἔγινε πολλές φορές ἀντικείμενο ἀδίκων ἐπιθέσεων. Δέν θεωρῶ ἄσκοπο νά ἐπαναλάβω αὐτό πού εἶπε ὁ Γεώργιος Παπανδρέου στό Ναυτιλιακό Συνέδριο τοῦ Σεπτεμβρίου 1964: «Οἱ Ἕλληνες Ἐφοπλισταί ἀποτελοῦν δόξαν διά τήν Ἑλλάδα».

Οἱ Ἕλληνες Ἐφοπλιστές ἔχουν ἀποδείξει ὅτι τό ἔργο μέ τό ὁποῖο ἀσχολοῦνται εἶναι δημιουργικό, ἔστω καί κάτω ἀπό ἀντίξοες συνθῆκες. Παρά τήν μακροχρόνια κρίση καί τίς τρομερές δυσκολίες πού ἀντιμετώπισαν στό ἐσωτερικό καί τό ἐξωτερικό, κατώρθωσαν στό σύνολό τους νά διατηρήσουν τό καλό τους ὄνομα, μολονότι ἐφοπλιστές κολοσσοί ἄλλων κρατῶν ἐγονάτισαν. Αὐτό τά λέει ὅλα.

Ἂν ὑπάρξει συναίνεση τῆς Πολιτείας καί τῶν ναυτικῶν παραγόντων γιά τήν ἀποκατάσταση τῶν «κακῶς κειμένων», τότε ὑπάρχει βάσιμη ἐλπίδα ὅτι τό ἐθνικό νηολόγιο θά ἐνισχυθεῖ, θέσεις ἐργασίας περισσότερες θά δημιουργηθοῦν, ὅσοι ἄνεργοι ὑπάρχουν θά ἀπορροφηθοῦν καί συνάλλαγμα θά εἰσρεύσει στή χώρα μας. Αὐτή εἶναι ἡ ἔντονη ἐπιθυμία τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Αἰσιοδοξῶ ὅτι αὐτή τήν φορά οἱ καλές προθέσεις πού ἐξεδήλωσε ἡ Κυβέρνηση διά στόματος τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δέν θά μείνουν ὑποσχέσεις μόνον. Οἱ καιροί δέ ἐπιτρέπουν ἄλλο χάσιμο χρόνου. Τό ἐθνικό νηολόγιο ἔχει συρρικνωθεῖ σέ ἐπικίνδυνο σημεῖο καί ἂν συνεχισθεῖ ὁ ρυθμός αὐτός, θά καταλήξει νά γίνει ἀσήμαντο.

Δέν διστάζομε νά ποῦμε ὅτι ἡ κατάσταση ἔφθασε σ' αὐτό τό σημεῖο ἀπό κακή ἐκτίμηση τοῦ λεγομένου «πολιτικοῦ κόστους», πού ὅπως προσφυῶς ἀνεφέρθη, αὐτό κυβερνᾶ τήν Ἑλλάδα. Συναίνεση λοιπόν τῆς Πολιτείας καί τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας, εἶναι ἀπαραίτητη προϋπόθεση γιά νά βγοῦμε ἀπό τό ἀδιέξοδο.

Ὁ πατριωτισμός τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν εἶναι δεδομένος καί ἡ ἐπιθυμία τους νά στεγάζονται κάτω ἀπό τήν κυανόλευκη ἀναμφισβήτητη. Τήν προθυμία τους νά ἔλθουν ἀρωγοί στίς δύσκολες στιγμές τῆς πατρίδας τήν ἀπέδειξαν οἱ Ἐφοπλιστές πολλές φορές μέχρι σήμερα. Ὅμως τό νά μείνουν στήν Ἑλληνική Σημαία δέν εἶναι μόνο ζήτημα καλῆς θέλησης, ἀλλά χρειάζεται νά ὑπάρχουν καί οἱ προϋποθέσεις γιά τίς ὁποῖες μιλήσαμε παραπάνω. Ἂν δέν ὑπάρξουν αὐτές οἱ προϋποθέσεις, μέ πραγματική θλίψη θά παρακολουθήσομε τήν φυγή τῶν πλοίων μέχρις ὅτου ἀφανισθεῖ τελείως τό ἑλληνικό νηολόγιο. Ἄμποτε νά μή τό ἰδοῦμε!

Ἀπό τήν θέση αὐτή, ὅμως σήμερα μέ καλές ἐλπίδες, θά ἤθελα νά ἀπευθύνω πρός τόν ναυτιλιακό κόσμο τίς καλύτερες εὐχές μου γιά κάθε πρόοδο καί προκοπή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

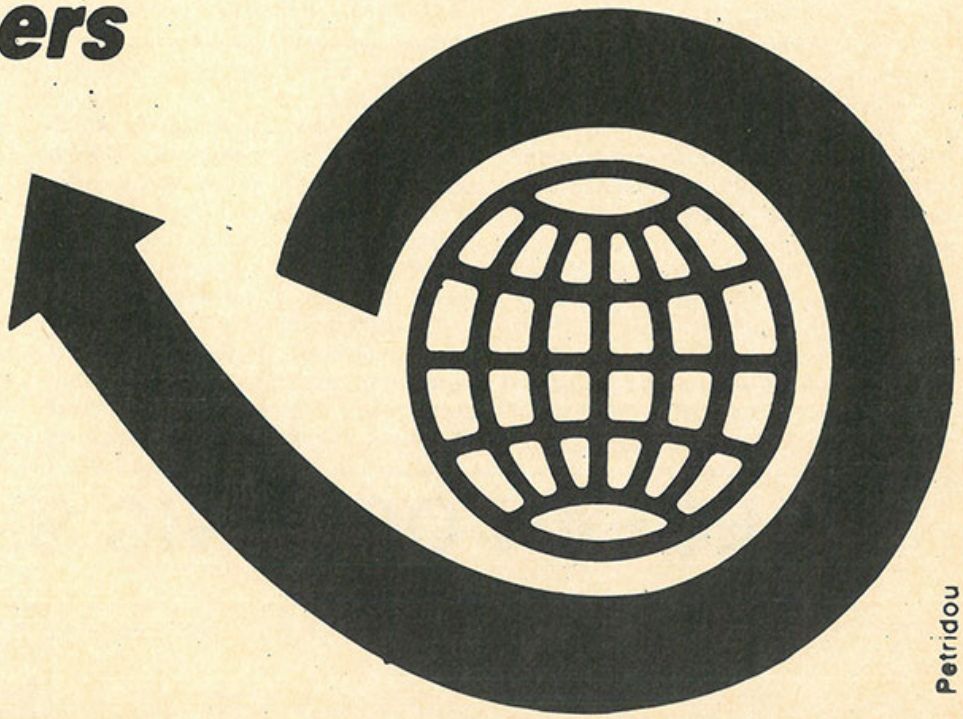
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURSCHASE · CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

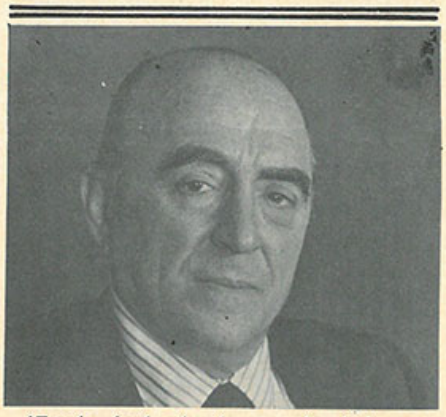
BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAS
KABOURI · ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Μέ θάρρος καί δύναμη

Τοῦ κ. ΜΙΧΑΛΗ Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ



Στά «Ναυτικά Χρονικά» πού ἐξακολουθοῦν πάντα ἄξια τήν παράδοση τοῦ Μήτσου Κωττάκη καί στή ναυτική μας οἰκογένεια πού στάθηκε ἄξια στίς δύσκολες ὧρες καί χρόνια βαθειᾶς καί πλατειᾶς κρίσης, καταφέρνοντας ὄχι μόνο νά ἐπιζήση, ἀλλά ποσοτικά καί ποιοτικά νά βελτιωθῆ, ὅλες τίς εὐχές γιά ὑγεία, τύχη, χαρά καί πρόοδο πάντοτε.

Στόν ἐπιτυχημένο αὐτό ἀγώνα πλοιοκτητῶν καί ναυτικῶν δέν βρῆκαν, τά δύο μέρη, συμπαράσταση ἀπό τό τρίτο ἀναγκαῖο στέλεχος συνεργασίας, τό Ἑλληνικό Κράτος. Ἀντίθετα, ἐλήφθησαν μέτρα ἀνόητα, βλαβερά πού κόστισαν στήν ναυτιλία τόσο ὥστε νά ἀρχίση ἀκατάσχετη διαρροή ἀπό τήν ἑλληνική σημαία. Τώρα τελευταῖα, μετά ἀπό τά γνωστά μέτρα Ἀλεξανδρῆ (χωρίς ὅμως τό ἀναγκαῖο θάρρος συμπλήρωσής των), ἀλλά καί τήν ἐξόρμηση ἀνωτάτων λιμενικῶν γιά ἐπαφή καί συνεργασία μέ ὅλα τά ναυτικά γραφεῖα, ἔχη κάπως ἀναχετησθῆ ἡ ἔξοδος τῶν πλοίων ἀπό τήν γαλανόλευκη.

Τά συμπληρωματικά μέτρα πού ἀπαραίτητα πρέπει νά ληφθοῦν πολύ γρήγορα καί μέ θάρρος ἀπό τόν Νέο Ὑπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θά προκαλέσουν τήν ἀρχή ἐπιστροφῆς τῶν πλοίων στή σημαία μας, ἀλλά γιά νά γίνη αὐτή ἀθρόα χρειάζεται νά ἀνακτηθῆ ἡ ἐμπιστοσύνη πού χάθηκε μέ τά πειράματα τῶν ἀνοήτων.

Οἱ πρῶτες ἐντυπώσεις στήν Ε.Ε.Ε. ἀλλά καί στό Λονδῖνο γιά τόν νέο Ὑπουργό τῆς Ἐμπ. Ναυτιλίας, Βαγγέλη Γιαννόπουλο, εἶναι πολύ καλές. Φαίνεται ἄνθρωπος μέ διάθεση, δύναμη καί θάρρος. Ὅλα αὐτά θά τοῦ χρειασθοῦν. Ἂν ὅμως ἐπιμείνη καί πετύχη τόν μεγάλο σκοπό τῆς ἐπιστροφῆς τῶν πλοίων στήν γαλανόλευκη θά ἔχη κάνη τό ἔργο του σωστά γιά τήν Ἑλλάδα πρῶτα, γιά τούς ναυτικούς μας καί γιά ὅλους ἐμᾶς.

Ἐκτός ἀπό τά μέτρα γιά νά ἐπιτευχθεῖ ἡ ἐπιστροφή, χρειάζεται νά γίνη κάτι τό πολύ δύσκολο ἐκ μέρους τοῦ νέου Ὑπουργοῦ. Τολμῶ μέ τό θάρρος τῆς ἀγάπης μου γιά τή Ναυτιλία, τή ναυτική οἰκογένεια καί τήν πατρίδα νά τό ἀναφέρω ἐδῶ. Χρειάζεται ἀπαραίτητα «κώδικας συμπεριφορᾶς» στίς σχέσεις τῆς πολύ δυνατῆς — ἀλλά καί ἰδιαίτερα εὐαίσθητης — μεγάλης μας ναυτιλίας καί τοῦ κράτους. Εἶναι ἄραγε δυνατόν νά ἀνεβάσουμε τίς σχέσεις μας στό ἐπίπεδο, ἄς ποῦμε «διεθνῶν ναυλώσεων»; Στό ἐπίπεδο δηλαδή πού καί ὁ Ὑπουργός ἀνέφερε ἐδῶ στό Λονδῖνο τοῦ «πνεύματος εἰλικρινείας». Ἐκεῖ ὁ λόγος εἶναι συμβόλαιο, ἀλλά καί ὅσα γίνονται εἶναι ἔννομα.

Γενικά, τό ἠθικό ἐπίπεδο στόν τόπο μας εἶναι χαμηλό, δέν ὑπάρχη δηλαδή παράδοση ἀλήθειας. Τό ἴδιο τό κράτος παρανομεῖ ἤ παρατυπεῖ καί ἔτσι ἔχουμε στό ΝΑΤ τήν «ἐνίσχυση» 17 δισεκατομμυρίων δραχμῶν ἀπό ἐπικουρικά ταμεῖα μεταξύ τῶν ὁποίων 1,5 - 3 δισ. δραχμῶν ἀπό τό ΚΝΕ, δηλαδή τό ταμεῖο Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης, στό ὁποῖο συνεισφέρει τό 85% καί πλέον τῶν χρημάτων ἡ πλοιοκτησία. Μέσα στά 2,5 - 3 αὐτά δισεκατομμύρια ὑπάρχουν καί 300 - 400 ἑκατομμύρια δραχμῶν ἐπιχορήγηση τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς γιά ἐκπαιδευτικούς σκοπούς. Ἄρα, ξένα χρήματα ἐδόθησαν παράνομα στό ΝΑΤ καί ἐκ τῶν ὑστέρων ἀσφαλῶς ἔγινε προσπάθειεα καλύψεως μέ κάποια διαταγή ἤ κάποιο νόμο. Αὐτό θά πῆ Ἑλληνικό Κράτος.

Μποροῦμε λοιπόν στίς σχέσεις Κράτους — Ναυτιλίας νά ἀλλάξουμε αὐτή τή συμπεριφορά; Ἂν δέν γίνει αὐτό γρήγορα θά ἐξακολουθοῦμε νά μιλοῦμε σέ δύο διαφορετικά ἐπίπεδα καί ἡ συνεργασία θά χωλαίνει. Τό πρῶτο πού ἐπιβάλλεται νά γίνει εἶναι νά ἐπιστραφοῦν πλήρως τά κεφάλαια τοῦ ΚΝΕ, ἔτσι θά ἀρχίσει νά ἐπανέρχεται ἡ ἐμπιστοσύνη. Τά ἄλλα μας θέματα εἶναι:

Α. Ἐξυγίανση τοῦ ΝΑΤ.

Β. Ἐπαναφορά κανονισμοῦ καί πειθαρχίας στίς ναυτικές μας σχολές.

Γ. Ἐργατικά θέματα, ὅπως ἀναθεώρηση /απλούστευση σύμβασης, ἀπεργίες, σύνθεση ἀσφάλειας.

Δ. Μείωση φορολογίας στά μεγάλα πλοῖα.

Ε. Ἐπιστροφή παρανόμου ἐπιπροσθέτου φόρου 10% πού ἐτέθη ἐδῶ καί δύο χρόνια.

Ἂν βρεθοῦν λύσεις στά παραπάνω, τότε προβλέπω αὔξηση στή δύναμη τῆς σημαίας ἀλλά καί στήν εἰσροή συναλλάγματος στή χώρα. Μέ τήν ἀνάκτηση ἐμπιστοσύνης μπορεῖ κοινή ὁμάς ἐργασίας νά μελετήσει τρόπους, μέτρα, ρυθμίσεις πού θά καταλήξουν σέ θεαματική αὔξηση εἰσροῆς συναλλάγματος στό τόπο μας.

Στό πολύ δύσκολο ἀλλά ὄχι ἀχάριστο ἔργο πού ἔχει ἐμπρός του ὁ νέος Ὑπουργός, ὁλόκληρη ἡ ναυτική οἰκογένεια τόν παρακολουθεῖ μέ προσοχή, ἐνδιαφέρον ἀλλά καί συμπάθεια. Θά δοῦμε ἄν εἶναι ἀρκετή ἡ δύναμη ἀλλά καί τό θάρρος καί ἡ ἀποφασιστικότητά του.

in Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J.N. & N.J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS

Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

Νά ἀποφύγουμε τά ἴδια λάθη

Τοῦ κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Ἡ λύση γιά νά διατηρηθεῖ ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία καί γιά νά ξαναγυρίσουν τά πλοῖα στό Ἐθνικό Νηολόγιο εἶναι νά ἀποφύγουμε τά λάθη τοῦ παρελθόντος ἀλλά καί τοῦ παρόντος.

Θά ὑπενθυμίσω ὅτι στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 70 μάθαμε τή δουλειά μας στίς Ἀραβικές χῶρες καί ἐξωθήσαμε ἀρκετούς ἀπό τούς ντόπιους ἐπιχειρηματίες νά γίνουν ἐφοπλιστές: Ἀποτέλεσμα; Χάσαμε ἕνα μεγάλο μέρος τῆς δραστηριότητάς μας.

Ἕνα παρόμοιο, κατά κάποιον τρόπο, λάθος ἐπαναλαμβάνουμε σήμερα συνεχίζοντας νά ἐπανδρώνουμε καί τώρα ἀκόμη πού πέρασε ἡ κρίση τά πλοῖα μας καθ' ὁλοκληρίαν μέ ἀξιωματικούς καί πληρώματα ἀπό τήν Ἄπω Ἀνατολή. Ἀσφαλῶς κερδίζουμε τή διαφορά πού ὑπάρχει, ταυτόχρονα ὅμως σκάβουμε ἐμεῖς οἱ ἴδιοι τό λάκκο μας γιατί οἱ σημερινοί Φιλιππινέζοι (καί οἱ ἄλλοι ἀπό τήν Ἄπω Ἀνατολή) πλοίαρχοι, ἀφοῦ θά ἔχουν μάθει ὅλα τά μυστικά μας πού ἀναφέρονται στή διαχείριση τῶν πλοίων θά κάνουν αὐτό πού κάναμε καί ἐμεῖς, θά προχωρήσουν δηλαδή στόν ἐφοπλισμό μέ τήν ἀμέριστη ὑποστήριξη τῶν τραπεζῶν, οἱ ὁποῖες ὅπως βοήθησαν τούς Ἕλληνες πλοιοκτῆτες λόγω τῶν Ἑλλήνων Ἀξιωματικῶν καί τῶν πληρωμάτων, θά βοηθήσουν καί τούς Φιλιππινέζους καί τούς ἄλλους καί θά τούς καθιερώσουν σάν ἐφοπλιστές ἀφοῦ θά ἔχουν ἐξειδικευμένους ἀξιωματικούς καί ἐξειδικευμένα πληρώματα, ὅλους αὐτούς δηλαδή οἱ ὁποῖοι ἐκπαιδεύονται ἀμειβόμενοι μάλιστα στά Ἑλληνικά πλοῖα, καί θά ἔχουν πολύ μικρότερο κόστος ἀπό ὅλες τίς ἄλλες Ναυτιλίες.

Αὐτή εἶναι ἡ μιά πλευρά, γιατί ὑπάρχει καί ἄλλη πού ἄν δέν προσέξουμε καί ἄν δέν πάρουμε γρήγορα τά μέτρα μας θά σκάψουμε ὁριστικά τόν τάφο μας. Καί αὐτή ἡ ἄλλη πλευρά εἶναι ὅτι τείνουν νά ἐξαφανισθοῦν οἱ Ἕλληνες ναυτικοί, στήν ἐργατικότητα καί στή συνεργασία τῶν ὁποίων στηρίχθηκε ἡ ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας πού χαρακτηρίσθηκε σάν τό Ἑλληνικό μεταπολεμικό θαῦμα. Οἱ πρίν ἀπό μᾶς ἀλλά καί ἐμεῖς γίναμε πετυχημένοι ἐφοπλιστές μόνο μέ τή συνεργασία καί τήν ἀμέριστη συμπαράσταση τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τούς ὁποίους ὅμως σήμερα τούς ἀγνοοῦμε ἤ μᾶλλον τούς σνομπάρουμε, μέ ἀποτέλεσμα νά ἀκοῦνε θάλασσα καί νά παίρνουν δρόμο καί νά τούς βλέπουμε ταξιτζῆδες καί ὑπαλλήλους σέ ἐπιχειρήσεις πού δέν ἔχουν καμμιά σχέση μέ τή Ναυτιλία ἤ τή θάλασσα, ἀκόμη καί ὑπαλλήλους στά καζίνα!

Ἀσφαλῶς ὑπάρχει διαφορά στό κόσμου ὅτι τό θεσμικό πλαίσιο πού διέπει τήν Ἑλληνική Ναυτιλία θά παραμείνει ἀνέπαφο καί ἀπαραβίαστο.

στος διαχειρίσεως τῶν πλοίων μέ Ἑλληνική καί ξένη σημαία — τό ὑπό Ἑλληνική σημαία ἔχει περισσότερο ἔξοδα ἀπό ὁποιοδήποτε ἄλλο, εἴτε ἑλληνόκτητο μέ ξένη σημαία, εἴτε ξένο ὑπό τή σημαία τῶν ἐλεύθερων νηολογίων πού δημιούργησαν οἱ διάφορες κατ' ἐξοχήν ναυτιλιακές χῶρες γιά νά μπορέσουν νά διατηρήσουν ὑπό τόν ἔλεγχό τους τούς Ἐθνικούς τους στόλους καί νά ἐξασφαλίσουν τήν ἀπασχόληση μέρους τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ πού διαθέτουν, περισσότερα ἔξοδα πού κυμαίνονται ἀπό 400 - 700 δολλάρια τήν ἡμέρα.

Στό τέλος τοῦ 1986 εἶχαν παρθεῖ ὁρισμένα μέτρα πού μείωσαν τό κόστος διαχειρίσεως τῶν πλοίων μέ Ἑλληνική σημαία. Φυσικά δέν τό ἔφεραν στό σημεῖο πού ἔπρεπε, ὑπῆρχε ὅμως ἡ διάθεση νά ληφθοῦν καί ἄλλα μέτρα, ἀλλά τότε ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός ἤ μᾶλλον ἡ ἐκπροσώπηση τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ δέν ἔκανε ἐκεῖνο πού ἔπρεπε ἀλλά οὔτε καί ὑπέβαλε τίς προτάσεις πού ζητοῦσε ἐπίμονα ὁ τότε Ὑπουργός. Αὐτά βέβαια ἀποτελοῦν πιά παρελθόν καί γιά νά προχωρήσουμε πρέπει νά κοιτᾶμε πάντοτε πρός τό μέλλον.

Κατά τήν γνώμη μου, γιά νά ἀρχίσει ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν πλοίων στό Ἐθνικό νηολόγιο, πρέπει ἡ Πολιτεία νά πάρει ὁρισμένα μέτρα.

Καί πρῶτα - πρῶτα νά πεῖ μέ δυνατή φωνή γιά νά ἀκουσθεῖ στά πέρατα τοῦ

BERA
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ 5-7
ΠΕΡΑΙΕΥΣ 185 37
ΤΗΛ.: 4116127

Αὐτό εἶναι τό πρῶτο. Κατά τήν γνώμη μου χρειάζονται καί ἄλλα πού εἶναι:

— Ἡ Ἐφορία νά ἐξομοιωθεῖ μέ τά ἰσχύοντα στό ἀνοικτό Νορβηγικό Νηολόγιο,

— Ἀνάλογη ρύθμιση νά γίνει καί γιά τή σύνθεση, νά εἶναι δηλαδή ἡ ἴδια μέ αὐτή πού προβλέπει τό ἀνοικτό Νορβηγικό Νηολόγιο, μέ τήν προϋπόθεση ὅτι θά προτιμοῦνται κατά προτεραιότητα οἱ Ἕλληνες ἀξιωματικοί καί τά Ἑλληνικά κατώτερα πληρώματα ἐφ' ὅσον θά πρόκειται γιά ἐπαγγελματίες ναυτικούς καί ὅταν δέν θά ὑπάρχουν Ἕλληνες νά προσλαμβάνονται ἀλλοδαποί καί μόνο γιά θέσεις κατώτερου πληρώματος.

— Νά καταρτισθεῖ νέος ἐσωτερικός κανονισμός γιά τά πλοῖα μέ τίς ρυθμίσεις πού προβλέπονται στούς ἐσωτερικούς κανονισμούς τῶν ἄλλων κατ' ἐξοχήν ναυτιλιακῶν χωρῶν καί τῶν χωρῶν τῶν ἀνοικτῶν νηολογίων.

— Νά ρυθμισθεῖ τό θέμα τῆς ἀποζημιώσεως λόγω ἀπολύσεως ἀφοῦ τώρα ἔχουν λείψει οἱ αἰτίες πού εἶχαν ὁδηγήσει στό παρελθόν σέ διαφορετικές ἀποζημιώσεις ἀνάλογα μέ τήν γεωγραφική περιοχή ἀπολύσεως.

— Νά ἀπαλλαγεῖ ἡ Ναυτιλία ἀπό τήν γραφειοκρατία — νά καταργηθοῦν τά 15 βιβλία πού χρειάζονται γιά τόν ἀπόπλου ἑνός Ἑλληνικοῦ πλοίου.

— Νά ἐπιδεικνύεται ἀπό τήν Ἑλληνική Πολιτεία καί ἀπό τούς ἐκπροσώπους της κατανόηση γιά ὁποιοδήποτε πρόβλημα ἔχει τό Ἑλληνικό πλοῖο, εἴτε σέ λιμάνια τοῦ ἐσωτερικοῦ, εἴτε σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τοῦ κόσμου.

Χρειάζεται ὅμως νά κάνουμε μερικά καί ἐμεῖς:

Πρῶτα πρῶτα νά καταλάβουμε ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία δέν εἶναι μέ κανένα κόμμα.

Κάθε ἕνας ἀπό μᾶς ἔχει τίς πολιτικές ἀντιλήψεις του ἀλλά ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία ἀνήκει στούς πλοιοκτῆτες, στούς ναυτικούς καί στήν πατρίδα. Καί νά περιβάλλουμε μέ τή στοργή πού χρειάζεται τούς ναυτικούς μας πού παλεύουν μαζί μας γιά τήν πρόοδο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, νά φροντίσουμε ἐμεῖς πρίν ἀπό κάθε ἄλλον γιά νά ἔχουν συνεχή καί ἀποδοτική δουλειά καί νά βελτιώνουμε συνεχῶς τήν ἐπαγγελματική τους κατάρτιση. Ἀκόμη νά φροντίσουμε ἐμεῖς καί τίς οἰκογένειες τῶν ναυτικῶν μας, γιά τίς ὁποῖες ποτέ δέν δείξαμε ὡς τώρα τό ἐνδιαφέρον πού ἔπρεπε. Καλή χρονιά σέ ὅλους. Καί στούς ναυτικούς μας καλή ἐπάνοδο στά σπίτια τους.

Ναυτική Ἐκπαίδευση - Ἐπάνδρωση τῶν Πλοίων

ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΛΗΜΜΕΛΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Τοῦ κ. ΜΙΧ. ΒΕΛΩΝΙΑ,
Ναυτικοῦ Συμβούλου

Ἔχουν κατά καιρούς διατυπωθεῖ καί δημοσιευθεῖ σοβαρές ἀνησυχίες γιά τήν Ναυτική Ἐκπαίδευση. Τά προβλήματά της στό μεταξύ ὀξύνονται μέ τήν πάροδο τοῦ χρόνου, ἀφοῦ τά μέτρα πού παίρνονται θεωροῦνται ἀκατάλληλα καί ἀνεπαρκή, προφανῶς λόγω τῆς πλημμελοῦς μελέτης καί τῆς ἐπέμβασης προσώπων ἤ τάσεων ξένων πρός τήν Ναυτιλία καί κατ' ἐπέκταση πρός τίς ἀνάγκες τῆς Ν. Ἐκπαίδευσης.

Πρέπει ἀκόμα νά ἐπισημανθεῖ ὅτι καί ἡ ἐπάρκεια τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ πού ἔχει προκαλέσει σοβαρές ἀνησυχίες λόγω τῆς μειούμενης προσέλευσης τῶν νέων στό ἐπάγγελμα εἶναι στενά συνδεδεμένο μέ τήν Ν. Ἐκπαίδευση.

Ἔτσι ἡ παρακολούθηση καί ἡ ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τοῦ πρώτου ἐπιβάλλεται νά εἶναι παράλληλη μέ τήν Ν. Ἐκπαίδευση ἀφοῦ καί τά δύο θεωροῦνται οἱ βασικότεροι συντελεστές γιά τήν ὕπαρξη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἐνεργός λοιπόν διατήρηση καί πρόοδος τῶν δύο αὐτῶν σκελῶν τῆς Ναυτιλιακῆς δραστηριότητας, δηλ. τῆς Ν. Ἐκπαίδευσης καί τοῦ Ἐργατικοῦ δυναμικοῦ δημιουργεῖ κατά συνέπεια τήν ὕψιστη ἀνάγκη νά τύχουν καί τά δύο ἰδιαίτερης φροντίδας τῶν ἐνδιαφερομένων, ἤτοι τῆς Πολιτείας, τῶν Ἐφοπλιστῶν καί τῶν Ναυτικῶν.

Ἀναμφίβολα ἡ συνεργασία μεταξύ τῶν ἀνωτέρω φορέων ἀποτελεῖ τόν ἀκρογωνιαῖο λίθο γιά τήν ἐπιτυχία τῆς βελτίωσης τῶν ἐπιδόσεων στήν Ν. Ἐκπαίδευση ἀφ' ἑνός καί τῆς δημιουργίας καταλλήλων προϋποθέσεων γιά τήν προσέλκυση σέ ἱκανό ἀριθμό καί ὑψηλῶν ἐπιδόσεων ὑποψηφίων ναυτικῶν. Εἶναι ὅμως ἐξ ἴσου ἀπαραίτητο νά ἀντιληφθοῦν τόσο ἡ Πολιτεία ὅσο καί οἱ Ἐφοπλισταί καί οἱ Ναυτικοί ὅτι στήν ἔννοια τῆς συνεργασίας σημαντικός συντελεστής εἶναι οἱ παραχωρήσεις πού καί οἱ τρεῖς φορεῖς εἶναι διατεθειμένοι νά κάνουν γιά τήν δημιουργία τῶν προϋποθέσεων ὕπαρξης Ἑλλήνων Ναυτικῶν κατάλληλα ἐκπαιδευμένων.

Ἡ μονόπλευρος, κοντόφθαλμος ἤ ἡ ἐξυπηρετοῦσα πολιτικές σκοπιμότητες ὑποστήριξη τῶν συμφερόντων καί στόχων καθενός φορέα, εὐνόητο εἶναι νά ἔχει ἀποτέλεσμα τήν δημιουργία τάσεων ἀπομάκρυνσης τῶν Ἐφοπλιστῶν ἀπό τό Ἑλληνικό Νηολόγιο καί τῶν Ναυτικῶν ἀπό τά Ὠκεανοπόρα κυρίως πλοῖα πού φυσικό εἶναι νά καταλήξει τελικά σέ βάρος τῶν ἐνδιαφερομένων, **ἰδιαίτερα ὅμως θά βλάψει τήν Ἐθνική μας Οἰκονομία.**

Δέν πρέπει νά παραβλεφθεῖ ὅτι οἱ ἀνάγκες καί οἱ δυνατότητες πού ἔχουν οἱ Ἐφοπλισταί καί οἱ Ναυτικοί εἶναι δύσκολο νά ἀξιολογηθοῦν καί νά ἱεραρχηθοῦν ἐλλείψει ἀντικειμενικῆς κατανόησης καί ἐκτίμησης τῶν ὑφισταμένων προβλημάτων ἀπό τούς ἐν λόγω φορεῖς.

Αὐτός κύρια εἶναι ὁ λόγος πού ἡ **πλατειά** γνώση καί ἡ **ἀντικειμενική** κατανόηση τῶν προβλημάτων καί δυνατοτήτων τῶν Ἐφοπλιστῶν καί Ναυτικῶν κρίνεται ἀπαραίτητος γιά τήν διατήρηση ἀκμαίας τῆς Ἑλληνικῆς καί Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας, τῆς δεύτερης στελεχωμένης μέ Ἕλληνες.

Πρίν προχωρήσουμε εἶναι ἀπαραίτητο νά ὑπομνησθεῖ ὅτι ἀπό πλευρᾶς ἐκμετάλλευσης τό πλοῖο κινεῖται μέσα στήν διεθνή κυρίως Ναυτιλιακή ἀγορά καί ἐξαρτᾶται ἡ ἐπιτυχία της ἀπό:

— τήν ἀρχή τῆς προσφορᾶς καί ζήτησης χωρητικότητας,
— τήν εὐρεία γνώση ἐλέγχου καί λειτουργίας τοῦ πλοίου,
— τήν οἰκονομικότερη καί ἀποτελεσματικότερη ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου στήν ὁποία σοβαρά ἐπιδρᾶ τό στοιχεῖο τῆς κατάλληλης ἐπάνδρωσης, ὥστε νά καθίσταται τοῦτο ἀνταγωνιστικό στόν διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Σκοπός τοῦ παρόντος εἶναι νά ἐξετασθεῖ τό τελευταῖο αὐτό στοιχεῖο, δηλαδή τό τῆς καταλλήλου ἐπάνδρωσης ἀφοῦ αὐτό ἐπιδρᾶ ἀποφασιστικά στήν ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου καί κατ' ἀκολουθία στήν Ἑλληνικότητά του ἔστω καί ἄν αὐτό φέρει ξένη σημαία.

Βασική ἀρχή πού ἀκολουθεῖ στήν ἐπάνδρωση τοῦ πλοίου εἶναι «ἡ ἐπάρκεια ναυτικῶν μέ κατάλληλη μόρφωση καί νοοτροπία, ἀπαραίτητο γιά μία οἰκονομική καί ἀποτελεσματική κίνηση τοῦ πλοίου ὥστε νά καθίσταται τοῦτο ἀνταγωνιστικό». Καί τά τρία στοιχεῖα πού διακρίνονται γιά τήν ἐπιλογή καί ἐπάνδρωση τοῦ πλοίου, ἤτοι τῆς ἐπάρκειας ναυτικῶν, τῆς μόρφωσής των καί τῆς νοοτροπίας των ἐξαρτῶνται ἀπό τήν δυνατότητα προσέλκυσης στό ἐπάγγελμα ἐργατικοῦ δυναμικοῦ καί ἀπό τό ἐπίπεδο ἐπίδοσης τῆς Ν. Ἐκπαίδευσης.

Οἱ ἀπαιτήσεις ἐξ ἄλλου τῶν πλοίων γιά τήν ἐπάνδρωση των προσδιορίζονται στήν:

I Ὀρθή διαπαιδαγώγηση τῶν ναυτικῶν ὥστε νά ἔχουν τήν δυνατότητα τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου.
II Πληρέστερη μάθηση, γνώση καί ἀπόδοση τῶν ναυτικῶν γιά νά ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀπρόσκοπτος λειτουργία τοῦ πλοίου.
III Μικρότερη κατά τό δυνατό σύνθεση τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου.
IV Ἐπαρκή ἀριθμό προσφερόμενων ναυτικῶν ὑψηλῆς ἐπίδοσης.

I. Διαπαιδαγώγηση

Οἱ σημερινές δυνατότητες γιά τήν ἐπιτυχία σωστῆς διαπαιδαγώγησης τῶν Ἀξιωματικῶν ἔχουν τό πλεονέκτημα τῆς κοινῆς προέλευσης, ἀφοῦ τό μεγαλύτερο ποσοστό αὐτῶν προέρχεται ἀπό τίς ΑΔΣΕΝ μέσα στίς ὁποῖες μποροῦν νά μορφωθοῦν καί νά γαλουχηθοῦν οἱ μέλλοντες Ἀξιωματικοί Ε.Ν. σύμφωνα μέ τίς ἀνάγκες τῶν πλοίων.

Καί εἶναι γνωστό ὅτι ἡ μόρφωση καί ἡ διαπαιδαγώγηση ἐπιτυγχάνεται μέ τήν ἐφαρμογή τῶν ἐνδεδειγμένων Κανονισμῶν Ἐσωτερικῆς Λειτουργίας καί Ἐκπαίδευσης τῶν ΑΔΣΕΝ. Οἱ σήμερα ἐφαρμοζόμενοι Κανονισμοί ἔχουν πολλά καί σοβαρά μειονεκτήματα μή συμβιβαζόμενα μέ τίς ἀνάγκες τῆς Ναυτιλίας, ἀφοῦ οἱ ΑΔΣΕΝ χρησιμοποιοῦνται ἀπό τούς Σπουδαστές σέ μεγάλο ποσοστό γιά κάλυψη ἄλλων, πλήν ἐπαγγελματικῶν, σκοπῶν ἐνῶ ἐκεῖνοι πού ἀποφοιτοῦν ἔχουν ἐσφαλμένη ἀντίληψη τῶν ὑποχρεώσεων καί δικαιωμάτων τους.

Γιά τόν λόγο αὐτό οἱ συνέπειες ἀπό τούς νεοεφαρμοσθέντες Κανονισμούς ἔτυχαν δυσμενοῦς κριτικῆς ἀπό ἑλληνικές καί ξένες ναυτιλιακές προσωπικότητες.

Πρέπει κατά συνέπεια νά γίνουν οἱ ἀναγκαῖες τροποποιήσεις τῶν Κανονισμῶν γιά τήν διόρθωση τῆς ἀπαράδεκτης αὐτῆς κατάστασης πού ἐμφανίζουν σήμερα οἱ ΑΔΣΕΝ.

Ἐπ' αὐτῶν ἔχουν ἐκφρασθεῖ προτάσεις ἀπό τούς ἐνδιαφερόμενους φορεῖς πλήν ὅμως δέν ἔγινε καμμιά πρόοδος,

άντίθετα συχνά έφαρμόζονται μέτρα μονίμου ή προσωρινοῦ χαρακτήρα ή πειραματικῆς μορφῆς πού φυσικά έχουν δυσμενή άποτελέσματα, άφοῦ ή μελέτη των γίνεται άπό ξένα στήν Ναυτιλία πρόσωπα ή κάτω άπό τήν έπίδραση ξένων στήν Ναυτιλία παραγόντων ή γιά τήν έξυπηρέτηση πολιτικῶν σκοπιμοτήτων καί μόνον.

II. Έκπαίδευση

Ή έκπαίδευση τῶν ύποψηφίων Άξιωματικῶν έχει τύχει άρκετῆς κακοποίησης καί έλλειψης πραγματικοῦ ένδιαφέροντος, κυρίως άπό τήν Πολιτεία ή όποία έχει καί τήν εύθύνη στήν Ναυτική Έκπαίδευση.

Οί Έφοπλισταί καί οί Ναυτικοί έχουν δείξει ένδιαφέρον κυρίως οί πρῶτοι, α) Μέ τήν κάλυψη τῶν έξόδων λειτουργίας τῶν Σχολῶν Ν. Έκπαίδευσης μέσω τῶν εἰσφορῶν πού καταβάλουν στό Κεφάλαιο Ναυτικῆς Έκπαίδευσης. Θά πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ή Ν. Έκπαίδευση εἶναι ή μόνη στήν Έθνική παιδεία πού προσφέρει στούς σπουδαστές δωρεάν μάθηση, τροφή, ένδυαίτηση καί ένδυση. Όλα τά έσοδα καλύπτονται άπό τό Κεφάλαιο Ναυτικῆς Έκπαίδευσης κατά τό 70% περίπου, τοῦ λοιποῦ καλυπτόμενου άπό τήν ΕΟΚ καί κατά 7% περίπου μόνον άπό τόν τακτικό προϋπολογισμό. β) Μέ τήν συμμετοχή έκπροσώπων τους σέ διάφορες έπιτροπές. γ) Μέ τήν μετάκληση εἰδικῶν έπιστημόνων άπό τήν άλλοδαπή, γιά τήν μελέτη καί ύποβολή εἰσηγήσεων βελτίωσης, όργάνωσης καί προγραμματισμοῦ τῆς Ν. Έκπαίδευσης.

Ό ύπηρεσιακός παράγων τῆς Διοίκησης τῆς Ναυτιλίας κάτω άπό τήν έπίδραση τῆς έκάστοτε πολιτικῆς ήγεσίας, ίδιαίτερα τήν τελευταία περίοδο, άδυνατεῖ νά προχωρήση στήν σωστή κατεύθυνση καί στήν λήψη έπειγόντων μέτρων ὅπως άπαιτοῦν οί περιστάσεις.

Έτσι ή Ναυτική Έκπαίδευση έχει γίνει πεδίο έξυπηρέτησης προσωπικῶν φιλοδοξιῶν, πολιτικῶν σκοπιμοτήτων καί πειραματισμῶν μέ συνέπεια κατά καιρούς νά άνατρέπονται άκόμη καί τά καλῶς κείμενα.

Εἶναι άναμφισβήτητο ὅτι ή Έλληνική Ναυτιλία προόδευσε καί μεγαλούργησε κάτω άπό τό καθεστώς τῆς πρό τοῦ 1940 Ν. Έκπαίδευσης σέ συνδυασμό μέ τίς βελτιώσεις πού έγιναν μετά τό 1950.

Σημαντική έξ άλλου παράδοση δημιουργήθηκε στήν Ν. Έκπαίδευση κατά τήν προπολεμική καί μεταπολεμική περίοδο. Τά μειονεκτήματα πού κατά καιρούς διαπιστώθηκαν προκαλοῦντο κύρια άπό τίς έφαρμογές τῶν τεχνολογικῶν έξελίξεων, τῆς άλματώδους αὐξήσεως τοῦ άριθμοῦ τῶν πλοίων, τῶν άπαιτήσεων τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων, τῶν κοινωνικῶν άπαιτήσεων καί τῶν θεσμικῶν άπαιτήσεων τῆς Έθνικῆς Παιδείας.

Εἶναι κατά συνέπεια λυπηρή ή διαπίστωση ὅτι οί περισσότερες προσπάθειες έγιναν τελευταῖα μέ άφετηρία τήν μηδενική βάση, σάν νά μήν ύπῆρχαν θεμέλια καί παράδοση στήν Ν. Έκπαίδευση ή άγνοοῦντες τήν σημαντικότατη ύποδομή πού έδημιούργησαν οί χιλιάδες Άξιωματικοί Καταστρώματος καί Μηχανῆς παράλληλα μέ τούς άσχοληθέντες στήν Ν. Έκπαίδευση μέ ίδιαίτερο ένδιαφέρον Άξιωματικούς Λ.Σ. καί τούς διακεκριμένους Καθηγητές πού προέρχονταν άπό τό Π.Ν. καί Ε.Ν.

Ή προγραμματισμένη καί προοδευτική βελτίωση τοῦ συστήματος καί τῆς διδακτέας ὕλη στήν Ν. Έκπαίδευση έχει τύχει περιορισμένης έφαρμογῆς, ένῶ οί ύπηρεσιακοί παράγοντες άδυνατοῦν νά προχωρήσουν στόν σχεδιασμό μακρόπνοου προγράμματος λόγω τῶν παρεμβάσεων πού ύφίστανται.

Ή άσυνεπής αὐτή κατάσταση έχει δημιουργήσει τήν πεποίθηση ὅτι ύπεύθυνος τῆς ύποβάθμισης στήν Ν. Έκπαίδευση εἶναι ό διοικητικός φορέας τῆς Ναυτιλίας καί μόνον.

Δυνατότητα καταλογισμοῦ τυχόν εὐθυνῶν καί στούς άλλους δυό φορεῖς τῆς ναυτιλίας, Πλοιοκτῆτες καί Ναυτικούς, θά ἦταν δυνατόν ἄν ύπῆρχε σωστός προγραμματισμός καί σχεδίαση καί οί έπ' αὐτῶν άπόψεις τῶν τελευταίων.

Κάτω άπό τήν σήμερα λειτουργοῦσα μορφή ή Ν. Έκπαίδευση χρειάζεται τά άκόλουθα:

Α. Σύσταση έπιτελικῆς όμάδας άποτελούμενης άπό άποσπασμένους Άξιωματικούς Λ.Σ. μέ προϋπηρεσία στήν Ν. Έκπαίδευση καί πλαισιούμενους άπό τούς ύπηρετοῦντες στήν Διεύθυνση Ναυτικῆς Έκπαίδευσης τοῦ ΥΕΝ, έπιτελεῖς καθηγητές μέ σκοπό τήν μελέτη τοῦ ύπάρχοντος συστήματος Ν. Έκπαίδευσης, άναμόρφωση τῶν Κανονισμῶν έκπαίδευσης καί έσωτερικῆς λειτουργίας τῶν ΑΔΣΕΝ, τῆς έκπαιδευτικῆς ὕλης, τοῦ προγραμματισμοῦ τοῦ άριθμοῦ τῶν άναγκαίων στήν Ναυτιλία σπουδαστῶν καί τοῦ άριθμοῦ τῶν ΑΔΣΕΝ πού πρέπει νά λειτουργοῦν. Νά περιλαμβάνονται έπίσης θεμελιωμένη εἰσήγηση έπί τῶν μειονεκτημάτων ή βελτιώσεων πού θά κριθοῦν άπαραίτητο νά γίνουν καί τόν σχεδιασμό τῶν άναγκῶν γιά τά έπόμενα 5-10 χρόνια, κάτω άπό τό πρίσμα τῶν διαθεσίμων σήμερα στοιχείων καί τῶν διαγραφόμενων έξελίξεων.

Β. Ή πιό πάνω μελέτη νά τύχει κριτικῆς, τό ταχύτερο, άπό τούς Έφοπλιστάς καί Ναυτικούς οί όποῖοι πρέπει μέσα σέ σύντομη προθεσμία νά ύποβάλλουν τίς άπόψεις τους.

Γ. Τόν περιορισμό τοῦ άριθμοῦ τῶν ΑΔΣΕΝ μέ σκοπό τήν δημιουργία προϋποθέσεων καλύτερης έκπαίδευσης, άποτελεσματικοῦ έλέγχου λειτουργίας τῶν Σχολῶν καί τῆς μείωσης τῶν έξόδων λειτουργίας των.

Δ. Ό άναμενόμενος συνεπεία τῶν άνωτέρω μέτρων περιορισμός τῶν έξόδων λειτουργίας τῶν Σχολῶν θά δώσει τήν δυνατότητα μείωσης τοῦ κόστους κατά σπουδαστή καί βέβαια τήν δυνατότητα προμήθειας ύψηλῆς τεχνολογίας έποπτικῶν όργάνων, άπαραίτητων γιά τήν πληρέστερη έκπαίδευση τῶν Άξιωματικῶν Ε.Ν.

Ε. Άναδιοργάνωση τῶν Ύπηρεσιῶν Ν. Έκπαίδευσης στό ΥΕΝ πού σήμερα κινοῦνται σάν άνεξάρτητες, σχεδόν μονάδες χωρίς άποτελεσματικό συντονισμό σέ οὐσιαστικά θέματα, άφοῦ ή Διεύθυνση Ν. Έκπαίδευσης σέ σημαντικούς τομεῖς εἶναι άποδυναμωμένη άδυνατοῦσα νά παίξει τόν ρόλο τοῦ συντονιστικοῦ όργάνου πού εἶναι μιά άπό τίς άποστολές της.

III. Σύνθεση πληρώματος

Ή λειτουργία τοῦ πλοίου μέ τόν μικρότερο άριθμό ναυτικῶν έπιβάλλεται νά άντιμετωπισθεῖ κάτω άπό τό πρίσμα πού έχει διαμορφωθεῖ άπό τήν πρόοδο στίς τεχνολογικές έξελίξεις καί τόν όξύ άνταγωνισμό πού άντιμετωπίζει τό πλοῖο στόν διεθνῆ ναυτιλιακό στίβο.

Οί άπαιτήσεις τοῦ Διοικητικοῦ φορέα καί τῶν Ναυτικῶν, άνεξάρτητα μέ τά κοινωνικά καί μερικῶν εὐγενῶν κινήτρων, πρέπει νά έναρμονισθοῦν μέ τήν πραγματικότητα ή όποία περιληπτικά έντοπίζεται:

α) Στίς άσταθεῖς συνθῆκες τῆς Ναυλαγορᾶς πού έπηρεάζουν άπόλυτα τήν πολιτική στήν έπάνδρωση καί τίς δυνατότητες τῶν έφοπλιστῶν ν' άντιμετωπίζουν έκάστοτε μεγαλύτερο κόστος λειτουργίας τοῦ πλοίου άπό έκεῖνο πού διατηροῦν οί άνταγωνιστές.

β) Στόν όξύ άνταγωνισμό ίδιαίτερα άπό τά πλοῖα πού εἶναι έπανδρωμένα κυρίως μέ Άσιατικά πληρώματα στά όποῖα έπιτυγχάνεται συγκριτικά χαμηλότερο κόστος έπάνδρωσης λόγω τῆς μειωμένης σύνθεσης καί τοῦ χαμηλοῦ κόστους στούς μισθούς, άποζημιώσεις, παλινοστήσεις, εἰσφορές, άσθένειες, διάρκεια συμβάσεωνν κλπ.,

γ) Στίς βελτιούμενες συνεχῶς τεχνολογικές δυνατότητες λειτουργίας τοῦ πλοίου πού οί Πλοιοκτῆτες γιά λόγους άνταγωνιστικούς εἶναι ύποχρεωμένοι νά έφαρμόσουν, έπενδύοντας μέ τόν έφοδιασμό τῶν πλοίων μέ νέα ύψηλῆς τεχνολογίας καί ύψηλοῦ κόστους όργανα, μηχανήματα καί συστήματα. Κατά συνέπεια γίνεται εὔκολα άντιληπτό ὅτι οί έπενδύσεις αὐτές συντείνουν, πέραν τῆς βελτίωσης στίς συνθῆκες έργασίας, κύρια, στόν οὐσιαστικό στόχο, δηλ. στήν αὔξηση τῆς άσφάλειας καί στήν μείωση τοῦ κόστους λειτουργίας τοῦ πλοίου.

Ή ύποβάθμιση τῆς πραγματικότητας άπό τούς ένδιαφερόμενους

φορεῖς ἐπιδρᾶ ἀρνητικά στήν ὑπόθεση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί ἐκείνων πού ἐνδιαφέρονται νά σταδιοδρομήσουν στήν θάλασσα.

Ἡ σέ ἐπάρκεια προσφορά ἐργασίας εἶναι πολύτιμο ὑλικό καί ἠθικό ἀγαθό γιά τούς ἐργαζόμενους καί θά πρέπει νά ὑποστηριχθεῖ ἀπό τούς ἐνδιαφερόμενους φορεῖς μέ τή δημιουργία δυνατοτήτων διατηρήσεως καί αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων πού χρησιμοποιοῦν Ἕλληνες ναυτικούς.

Οὐσιαστικός παράγων πού συνηγορεῖ στήν χρησιμοποίηση Ἑλλήνων Ναυτικῶν εἶναι ἡ βελτίωση τοῦ ἐπιπέδου παραγωγικότητάς των καί ἡ μείωση τοῦ κόστους λειτουργίας τοῦ πλοίου, πού ἐπηρεάζεται ἀπό τήν Σύνθεση, Μισθοδοσία κλπ., τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου.

Ἀπομάκρυνση ἤ στρουθοκαμηλισμός στήν ὀρθολογιστική ἀντιμετώπιση τῆς πραγματικότητας αὐτῆς ἀπό τόν Διοικητικό φορέα καί τούς Ναυτικούς θά ἔχει συνέπεια τήν ἐπιδείνωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῆς Ἑλληνικῆς Σημαίας καί κατ' ἐπέκταση τήν χρησιμοποίηση Ἑλλήνων Ναυτικῶν καί τήν διατήρηση τῶν πλοίων στό Ἑλληνικό Νηολόγιο.

IV. Προσέλευση στό ναυτικό ἐπάγγελμα

Εἶναι γεγονός ὅτι ἡ εἴσοδος τῶν Ἑλλήνων στό Ναυτικό ἐπάγγελμα, μέ τήν πάροδο τοῦ χρόνου καί τοῦ βελτιωμένου συνεχῶς ἐπιπέδου διαβίωσης στήν Ἑλλάδα προοδευτικά μειώνεται σέ ἀριθμό καί ἐπίπεδο ἐπιδόσεων. Παλαιότερα στήν ἀγάπη τοῦ Ἕλληνα πρός τήν θάλασσα, πλέον τοῦ ρομαντικοῦ στοιχείου, συνέτεινε ἡ ἔλλειψη ἐργασίας καί τό χαμηλό βιοτικό ἐπίπεδο στήν χώρα μας.

Ἦταν δηλ. ἡ θάλασσα ἕνας ἱκανοποιητικός ἐπαγγελματικός προσανατολισμός τοῦ νέου ὁ ὁποῖος ἐπεδίωκε σύντομο ἀπακατάσταση μέ δυνατότητα ἀξιοπρεποῦς σχετικά διαβίωσης μέσα στό γνωστά ἀρνητικά στοιχεῖα, δηλ. τίς σκληρές συνθῆκες ἐργασίας καί τήν μακρά ἀπουσία ἀπό τήν οἰκογένεια.

Τά αἴτια αὐτά μέ τήν σημειωθεῖσα στό μεταξύ κοινωνική πρόοδο καί ἄνοδο τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου στήν Ἑλλάδα ἔχουν σημαντικά ἀλλοιωθεῖ. Ἔτσι οἱ ἐπιπτώσεις ἀπό τό γεγονός αὐτό πρέπει νά ληφθοῦν ὑπ' ὄψη καί νά ἐξετασθοῦν ὅπως ἔχουν σήμερα διαμορφωθεῖ.

Ἡ λύση τοῦ προβλήματος εἶναι δύσκολη καί περιορίζεται πλέον κύρια στήν δυνατότητα βελτίωσης τῶν ἀποδοχῶν, συντάξεων, περίθαλψης καί δημιουργίας περισσότερων κινήτρων πού μπορεῖ νά χορηγήση ἡ Πολιτεια.

Εἰδικώτερα:

Ἡ Βελτίωση τῶν ἀποδοχῶν εἶναι τό κίνητρο πού ἔχει ἄμεσα ἀποτελέσματα καί ἐξαρτᾶται κυρίως ἀπό τούς παράγοντες:

α) Συνθῆκες Ναυλαγορᾶς.
β) Ἐπικρατοῦντες μισθοί κ.λ.π., μεταξύ τῶν ἀνταγωνιστῶν.
γ) Τήν παραγωγικότητα τῶν ναυτικῶν.
δ) Τήν μείωση τῶν φορολογικῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν ναυτικῶν.

Ἀναλυτικώτερα:

α) Οἱ συνθῆκες ναυλαγορᾶς καί β) οἱ ἐπικρατοῦντες μισθοί κλπ., μεταξύ τῶν ἀνταγωνιστῶν εἶναι ἀνεξέλεγκτοι ἀφοῦ ἐπηρεάζονται ἀπό διάφορους ἀστάθμητους διεθνεῖς παράγοντες. γ) Ἡ παραγωγικότητα εἶναι δυνατόν νά ἐλεγχθεῖ ἀπό τόν Ἑλληνικό παράγοντα καί ἐξαρτᾶται ἀπό τήν:

ι. Προσήλωση στό καθῆκον καί ἀνάπτυξη ἐνδιαφέροντος τῶν ναυτικῶν γιά τήν ἀπρόσκοπτο καί ἐπιτυχή κίνηση τοῦ πλοίου. Αὐτά ἐπιτυγχάνονται μέ τήν κατάλληλο διαπαιδαγώγηση καί ἀνάπτυξη παράλληλου πνεύματος τῶν σπουδαστῶν στίς Σχολές.

Ὁ κανονισμός ἐσωτερικῆς λειτουργίας τῶν ΑΔΣΕΝ ἀναμορφούμενος θά πρέπει νά ἐναρμονισθεῖ ὥστε νά ἐπιτευχθεῖ ὁ ἀντικειμενικός αὐτός σκοπός.

ιι. Ὁλοκληρωμένη καί παράλληλα πρός τίς διεθνεῖς τεχνολογικές ἐξελίξεις καί ἀπαιτήσεις ἐκπαίδευση ἀπό τήν ὁποία ἐξαρτᾶται ἰδιαίτερα ἡ ἐφαρμογή καί ἡ ὀρθή χρησιμοποίηση τῶν προηγμένων τεχνολογικῶν μέσων στό πλοῖο καί πού ἐπηρεάζει οὐσιαστικά τήν ποιότητα καί ἔκταση τῶν προσφερόμενων ἀπό τούς Ναυτικούς ὑπηρεσιῶν.

ιιι. Τήν ἀλλαγή τοῦ Κανονισμοῦ Ἐργασίας στά ἐμπορικά πλοῖα ὥστε νά ἐπιτυγχάνεται πλήρης ἀξιοποίηση τῶν νέων τεχνολογικῶν ἐφαρμογῶν καί μέσων πού διαθέτουν τά πλοῖα.

Ἡ νοοτροπία τῆς διατήρησης τῶν ὑφιστάμενων κλασικῶν συνθηκῶν ἐργασίας, μετά τήν ἐφαρμογή στά πλοῖα νέων τεχνολογικῶν βελτιώσεων δέν δικαιολογεῖται καί καθίσταται ἀπό τά πράγματα ἀρνητική γιά τήν διατήρηση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῶν Ἑλλήνων.

δ) Ἡ μείωση τέλος τῶν φορολογικῶν ἐπιβαρύνσεων ἐπιδρᾶ θετικά στήν αὔξηση τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν. Τήν εὐθύνη γιά τήν λήψη κατάλληλων μέτρων ἔχει μόνον ἡ Πολιτεία ἡ ὁποία ἀξιολογώντας τά ὀφέλη πού ἔχει ἀπό τήν Ναυτιλία μπορεῖ νά προχωρήσει σύντομα στήν ψήφιση τῆς ἀναγκαίας νομοθεσίας.

Πρέπει νά γίνει κατανοητό, ἰδιαίτερα ἀπό τήν Πολιτεία, ὅτι μαζί μέ τήν παραγωγικότητα, τήν βελτίωση τῶν συντάξεων καί τῆς περίθαλψης, ἡ μείωση τῶν φορολογικῶν ἐπιβαρύνσεων εἶναι τό δίκαιο αἴτημα τῶν ναυτικῶν γιά τήν βελ-

Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering
• contracting
• sale & purchase

91, Akti Miaouli · Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

τίωση τῶν ἀποδοχῶν των καί τῆς ἀποκαταστάσεώς των.

Ἀκόμα ὅτι ἡ δημιουργία γενικότερα προϋποθέσεων προτίμησης τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, σέ συνδυασμό μέ τήν αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Ἑλληνικῶν καί Ἑλληνόκτητων πλοίων, θά καταλήξει στήν αὔξηση προσφορᾶς ἐργασίας καί φυσικά στήν ἀπαίτηση ἀπό τούς ναυτικούς, μεγαλύτερων μισθῶν, στήν ἐλεύθερη ἀγορά ἐργασίας. Τήν ἐμπειρία αὐτή εἶχαν οἱ ναυτικοί καθόλη σχεδόν τήν μεταπολεμική περίοδο ὅταν ἡ προφανῶς ἱκανοποιητική παραγωγικότης τῶν Ἑλλήνων ἦταν συγκριτικά μεγαλύτερη τῶν ναυτικῶν ἄλλων χωρῶν. Αὐτός ἦταν ἄλλωστε καί ὁ λόγος πού οἱ Ἕλληνες ναυτικοί προτιμοῦνταν ἀκόμα καί στά μή Ἑλληνόκτητα πλοῖα.

Ἡ βελτίωση τῶν συντάξεων εἶναι ἐπιβεβλημένη.

Τό ΝΑΤ πρέπει νά ἐμπλουτισθεῖ μέ τήν αὔξηση τῶν ἔμμεσων εἰσφορῶν καί τήν κρατική ἐπιδότηση.

Ἀναμφίβολα ὑπάρχουν ἀντίθετες ἀπόψεις ὡς πρός τήν αὔξηση τῶν συντάξεων καί τῆς βελτίωσης τῆς περίθαλψης.

Τυχόν ὅμως ἐπιβάρυνση τῆς ἐφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς θά μειώσει περαιτέρω τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἕλληνα ναυτικοῦ, ἐνῶ αὔξηση τῆς εἰσφορᾶς τῶν Ναυτικῶν θά ἀποβεῖ σέ βάρος τῶν κινήτρων προσέλκυσης στό ἐπάγγελμα ἀφοῦ ἡ ἐπιβάρυνση αὐτή θά ἔχει σάν συνέπεια τήν μείωση τῶν ἀποδοχῶν των.

Ἡ πλημμελής περίθαλψη εἶναι γενικότερα Ἑλληνικό φαινόμενο. Εἶναι ὅμως ἀνάγκη νά ἐπισημανθεῖ ὅτι οἱ Ναυτικοί συγκρινόμενοι μέ ἄλλες κοινωνικές ὁμάδες τῶν ὁποίων μάλιστα τά ἐπαγγέλματά των δέν χαρακτηρίζονται βαρειά, ἀπολαμβάνουν μειωμένης περίθαλψης.

Εἶναι ἀκόμη φανερό ὅτι ἄν ἡ πολιτεία ἐπιθυμεῖ πραγματικά τήν προσέλκυση Ἑλλήνων στό Ναυτικό Ἐπάγγελμα, ἡ περίθαλψη εἶναι δίκαιο νά παρέχεται στό ἴδιο τουλάχιστον ἐπίπεδο τῶν πλέον εὐνοουμένων ἀσφαλισμένων στήν Ἑλλάδα.

Κίνητρα σημαντικά θεωροῦνται ἡ μείωση τῆς στρατιωτικῆς θητείας πού πρέπει νά δίνεται μόνον στούς πραγματικούς ναυτικούς καί ἡ ὑπό ὅρους καί περιορισμένης ἔκτασης φορολογική ἀπαλλαγή, στά εἰσαγόμενα προσωπικά εἴδη, στήν ἀγορά ἀκινήτων, πού προβλέπεται ἀπό τήν νομοθεσία πού ἰσχύει σήμερα. Συνιστᾶται ὅμως ἡ ἐπέκταση τῶν φορολογικῶν ἐλαφρύνσεων ὅπως π.χ. προβλέπεται γιά τούς ἱπτάμενους τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ. Ἐδῶ θά πρέπει νά τονισθεῖ ὅτι ἡ ἐργασία τῶν ναυτικῶν προσφέρεται σέ ἐλεγχόμενες ἀπό τό ἐξωτερικό ἐπιχειρήσεις μή ἐπιδοτούμενες ἀπό τήν Πολιτεία, σέ ἀντίθεση μέ τήν Ὀλυμπιακή ἡ ὁποία κινεῖται ἀπό τό Ἑλληνικό Δημόσιο τό ὁποῖο ἐπί πλέον τήν ἐπιδοτεῖ.

Ἐάν λοιπόν ἡ Πολιτεία δέν ἐνεργοποιηθεῖ καί συνεχίσει νά ἀδρανεῖ στήν λήψη τῶν κατάλληλων μέτρων, ἡ προσέλκυση νέων στήν θάλασσα θά βαίνει προοδευτικά φθίνουσα σέ ἐπίπεδο πού ἡ ἐπάνδρωση τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων θά ἐπιτυγχάνεται τώρα μέν μερικά στά κατώτερα πληρώματα καί στούς Ἀξιωματικούς καί ἀργότερα στούς πλοιάρχους καί Α΄ μηχανικούς ἀκόμη, ὁπότε πέραν τῆς μείωσης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων ὑπό Ἑλληνική Σημαία καί ἡ ἑλληνικότητα τῶν Ἑλληνόκτητων πλοίων μέ τήν ἀπουσία τῶν τελευταίων θά παύσει ἐμφανιζόμενη στόν διεθνῆ ναυτιλιακό στίβο.

Συνοψίζοντες, μποροῦν νά περιγραφοῦν καί νά ἱεραρχηθοῦν οἱ στόχοι γιά τήν βελτίωση τῆς Ν. Ἐκπαίδευσης καί τήν προσέλκυση τῶν νέων στό Ναυτικό ἐπάγγελμα ὡς κατωτέρω:

1. Δημιουργία ἀπό τήν Πολιτεία προϋποθέσεων βελτίωσης τοῦ εἰσοδήματος τῶν Ναυτικῶν.

2. Ἐνίσχυση τοῦ Ν.Α.Τ. μέ ἔμμεσους πόρους καί ἐπιδότηση ἀπό τήν Πολιτεία.

3. Αὔξηση τῶν συντάξεων καί βελτίωση τῆς περίθαλψης τῶν Ναυτικῶν.

4. Ἀναμόρφωση τοῦ Κανονισμοῦ Λειτουργίας, Κανονισμοῦ Ἐκπαίδευσης, Κανονισμοῦ Ἐσωτερικῆς Λειτουργίας (ἐργασίας) τῶν Ἐμπ. Πλοίων.

5. Περιορισμός τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ΑΔΣΕΝ.

6) Βελτίωση τῆς Διοικητικῆς δομῆς τῶν ΑΔΣΕΝ καί ΚΕΣΕΝ μέ τήν ἐνίσχυση τῆς Διεύθυνσης Ἐκπαίδευσης τοῦ ΥΕΝ στόν ρόλο τῆς ὡς τό μόνο συντονιστικό ὄργανο στόν χῶρο τῆς Ν. Ἐκπαίδευσης.

7. Μείωση τῆς ἐπέμβασης τοῦ Ὑπουργείου Παιδείας ὑπό τό πρίσμα τῆς ἰδιαιτερότητας τῆς Ν. Ἐκπαίδευσης καί τῆς Ναυτιλίας γενικότερα.

8. Ἀποφυγή στίς παραπάνω διαδικασίες παρεισφρύσεως πολιτικῶν σκοπιμοτήτων.

Τό βάρος τῆς εὐθύνης γιά τήν ἐφαρμογή τῶν πιό πάνω ἀπόψεων πέφτει καθολοκληρία στήν Πολιτεία πού ἔχει καί τήν δυνατότητα ψηφίσεως τῶν ἀπαραίτητων διατάξεων.

Ἡ ὁποιαδήποτε ἀπόφαση εἶναι συνδεδεμένη μέ τό κατά πόσο ἡ Κυβέρνηση ἔχει τήν πεποίθηση ὅτι ἡ ὕπαρξη ἀνθούσης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἶναι πρός τό συμφέρον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καί τῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς.

Στήν περίπτωση ἀρνητικῆς τοποθέτησης τῆς Πολιτείας οἱ ἐνδιαφερόμενοι φορεῖς νά εἶναι βέβαιοι ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία θά περιορισθεῖ προοδευτικά στήν ἐπιβατηγό καί ἀκτοπλοοῦσα φορτηγό Ναυτιλία μόνον, πού τυγχάνουν σήμερα προνομίων καί νομοθετικῆς προστασίας.

ΜΙΧΑΗΛ ΠΛ. ΒΕΛΩΝΙΑΣ

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ἰαπωνίας καί τἀνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

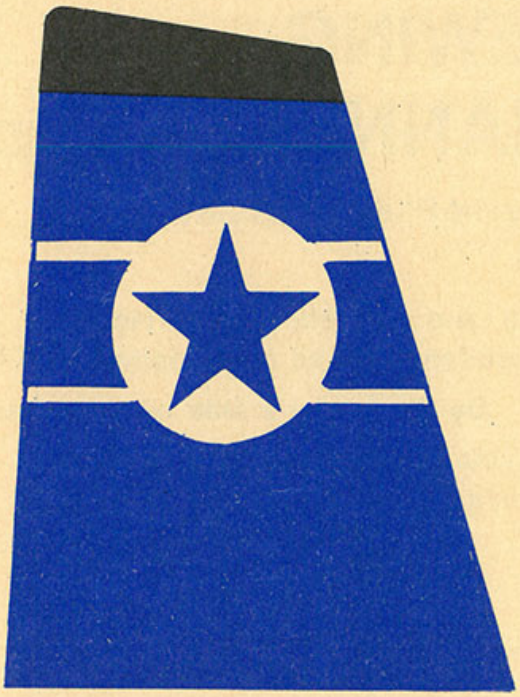
μέ προσεγγίσεις καί εἰς ἑτέρους λιμένας Ἄπω Ἀνατολῆς.

Γενικοί Πράκτορες δι' ὅλην τήν Ἑλλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

Seastar Navigation



Seastar Navigation Company Ltd.

SHIP MANAGERS AND OPERATORS

27/31 Hadjikyriakou Str., 185 38 Piraeus, telex 211449 · 241218 SENA GR.
Tel.: 4512223, 4528417/18, Fax: 4523684

Seastar Navigation Limited

CHARTERING BROKERS

14/20 Mary Axe, LONDON EC3A 8BE, telex 886783 SENA G
Tel.: 2207569, Fax: 6265713

INTERORIENT MARITIME ENTERPRISES INC.

617, Ortigas Bldg, Ortigas Ave.
Pasig - M. Manila
PHILIPPINES

Tel : 6737352 / 6930373
Tlx : 29096 INORM PH
29112 INORM PH
43189 INORM PM

Filipino

- **CREWING**
- **MANNING SERVICES**

Licensed by the Philippines Government

A friendly, reliable, and cost effective service.
Information - Consultancy on all crew matters and high quality crew.

By the owner's side all yearound

This is what you get from us.
Our clients have something to say about it

Besides Crewing our company also offers the following services:

TANK CLEANING
SHIP AGENCY
SALVAGE & TOWAGE
BROKERAGE CHARTERING

Correspondents in Greece : **Med Link Ltd - Piraeus**
24, Bouboulinas str.
185 35 Piraeus - Greece
Tel : 4137112 / 4135279 / 4137057
Tlx : 211440 MDL GR

SHIPS MANAGEMENT

Ἰδιοσυγκρασίες — Σκοπιμότητες — Προβλήματα καί Λύσεις

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ Α. ΒΟΡΔΩΝΗ, διευθυντή τῆς Thenamaris (Ships Management) Inc.

Μέσα στίς γενικές κατευθύνσεις τῆς προσκλήσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» σίγουρα πολλά γενικά, ἀλλά καί ἐξειδικευμένα, θά μποροῦσαν νά προταθοῦν πάνω στό θέμα τῆς προσελκύσεως πλοίων στό Ἐθνικό Νηολόγιο. Θεσμός, μέτρα καί βήματα πού συνεισφέρουν ὄχι μόνο στήν ἁπλή αὔξηση τῶν κόρων πού ἐγγράφονται στά βιβλία τῆς ὁδοῦ Σκουζέ, ἀλλά κάι πού ταυτόχρονα βοηθοῦν καί ἀνακουφίζουν τά μεγάλα ἀδιέξοδα, ὅπως ἐκεῖνο τοῦ ΝΑΤ, τῆς ὑποαπασχόλησης Ναυτικῶν, τῆς ἀναχρονιστικῆς ἐκπαίδευσης, κ.λ.π. Λύσεις πού πάνω ἀπό ὅλα στοχεύουν στήν ἐξυπηρέτηση τῆς τόσο ζωτικῆς ἀνάγκης τῆς χώρας γιά αὔξηση τῶν συναλλαγματικῶν εἰσροῶν.

Μέτρα πού δέν ἀπαιτοῦν τίποτα παρά πάνω, ἀπό:

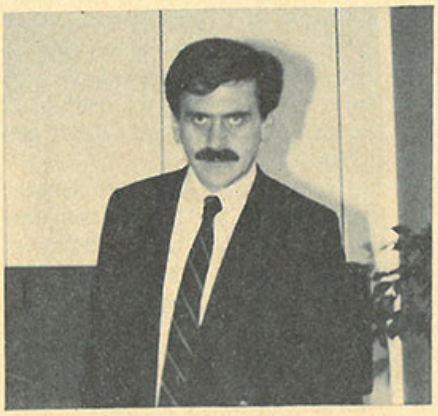
— κάποια βαθύτερη ἀνάλυση, καλύτερη **ἀντικειμενική γνώση** τοῦ κλάδου καί τῶν **σύγχρονων** συνθηκῶν πού ἐπικρατοῦν σέ αὐτόν, καί πού δέν χρειάζονται παρά:
—ψύχραιμη ἀνεπηρέαστη κριτική,
—καλή ἐπικοινωνία μεταξύ φορέων κάι Διοίκησης,
—ἁπλή μόνο λογική,
—κάποια δημιουργική φαντασία,
καί
—λίγη, μά πολύ λίγη τόλμη.

Εἶναι ὅμως βέβαιο πώς τέτοια μέτρα — γιά πρώτη φορά προτεινόμενα ἤ ξανασυζητημένα — θά παρουσιαστοῦν καί θά προταθοῦν στίς σελίδες τοῦ ἀφιερώματος, ἀπό ἄλλους φιλοξενουμένους, ὅπως καί ἀπό τήν ἴδια τήν σύνταξη τοῦ περιοδικοῦ.

Ἔτσι, κρίθηκε σκοπιμότερο τό κείμενο αὐτό, νά συγκεντρώσει τήν προσοχή του καί νά περιοριστεῖ σέ ἕναν μόνον τομέα πιστεύω ὅμως, τομέα ζωντανό καί κρίσιμο γιά τήν ὅλη λειτουργία, τήν ὑψηλή ἀπόδοση, ἀνταγωνιστικότητα καί διατήρηση τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας.

Τά πάρα κάτω, θά περιστραφοῦν στόν χῶρο πού ἀφορᾶ τήν λειτουργία τῶν **Ναυτιλιακῶν Ἑταιρειῶν.**

Οἱ ἑταιρεῖες αὐτές, γιά νά πραγματοποιήσουν τό ἔργο τους, πού ἀπευθύνεται στόν χωρίς σύνορα Διεθνῆ χῶρο, ἔχουν κατά γενικό κανόνα τήν ἕδρα τους στό ἐξωτερικό. Ἔχουν ὅμως ταυτόχρονα, σύμφωνα μέ τό εἰδικό γιά «off shore» δραστηριότητες, θεσμικό καθεστώς τοῦ 89/67 καί τῆς συναφοῦς νομοθεσίας, ἐγκαταστήσει γραφεῖα διαχειρήσεως στήν Ἑλλάδα.



Ἀπό τίς ἐπιτελικές αὐτές βάσεις στόν Ἑλληνικό χῶρο καί μέ τήν ἀξιοποίηση Ἑλληνικοῦ ἀνθρωπίνου δυναμικοῦ, τοῦ ἐθνικοῦ δίκτυου ἐπικοινωνιῶν, καί τῆς ὅλης ὑποδομῆς, παίρνονται οἱ κρίσιμες ἐπιχειρηματικές ἀποφάσεις τοῦ κλάδου, δίδονται ἐπιχειρησιακές ὁδηγίες στά πλοῖα, καί ἐκτελεῖται ἡ ὅλη διαχείρηση καί διοίκηση τῶν **ἀπομακρυσμένων αὐτῶν παραγωγικῶν μονάδων** οἱ ὁποῖες κινοῦνται στίς μεγάλες ἐλεύθερες θάλασσες (off shore) κάτω ἀπό τόν σκληρό, διεθνῆ ἀνταγωνισμό.

Μέσα ἀπό αὐτές τίς ἐγχώρια ἐγκατεστημένες βάσεις, **ἐξάγεται** ἀπό τήν Ἑλλάδα πρός τόν Διεθνή χῶρο, ἕνα προϊόν «ὑπηρεσιῶν ἐξειδικευμένης τεχνογνωσίας», πού θά μποροῦσε νά περιγραφεῖ κάτω ἀπό τόν γενικό ὁρισμό **«SHIPS MANAGEMENT SERVICES».** Ἡ ὑψηλή ποιότητα καί τό ἀνταγωνιστικό κόστος τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν, εἶναι καθοριστικό γιά τήν ἀποδοτικότητα τῆς Ναυτιλίας μας, μιά καί **ὁποιαδήποτε παραγωγική μονάδα εἶναι τόσο ἀποδοτική, ἀνταγωνιστική καί βιώσιμη, ὅσο καί ἡ συνολική ποιότητα τῆς ὅλης διαχείρησής της.**

Ἀλλά πέρα ἀπό τήν **«ποιότητα»** (μέ ὅλες τίς διάφορες ὄψεις καί βάρος πού μπορεῖ νά ἀποκτήσει ἡ λέξη ὅταν μιλᾶμε γιά ποιότητα Διοίκησης ἑνός τόσο σύνθετου κλάδου), γιά νά προσφερθεῖ αὐτή ἡ διαχειριστική ὑπηρεσία, εἶναι ἐπίσης σημαντικός καί ὁ τομέας τοῦ **κόστους.** Τά διοικητικά ἔξοδα τοῦ πλοίου, ἀνάλογα μέ τήν ὀργάνωση καί ὑποδομή τῆς κάθε ναυτικῆς ἑταιρίας μποροῦν νά κυμαίνονται μεταξύ τοῦ **10-20% τῶν ὅλων δαπανῶν κίνησης.** Συνεισφέρουν ἔτσι οὐσιαστικά σάν παράγοντας «κόστους» στήν ὅλη κοστολόγηση τοῦ συνολικοῦ αὐτοῦ προϊόντος πού ὀνομάζεται **θαλάσσια μεταφορά** (tonmiles).

Μέ τήν συντηρητική μᾶλλον παραδοχή (ἰδιαίτερα μετά τίς σύγχρονες καθοδικές τάσεις τοῦ δολλαρίου καί τήν ἐξέλιξη τῶν τιμῶν στήν Ἑλλάδα), ὅτι κάθε πλοῖο χρειάζεται γύρω στά δολ. 300 τήν ἡμέρα, γιά διοικητική μόνο παρακολούθηση, τότε γιά τήν διαχείρηση τοῦ συνόλου τῶν **«Ἑλληνοκτητων πλοίων» ἀνεξάρτητα ἀπό τό ἄν αὐτά ἔχουν ὑψώσει τήν Ἑλληνική σημαία ἤ ὄχι, εἰσάγονται στήν χώρα ποσά που πλησιάζουν τά δολ. 1.000.000 γιά κάθε μία μέρα.**

Καί βέβαια τό ποσό αὐτό, πού ξεπερνᾶ τά δολ. 350.000.000 τόν χρονο, δέν εἶναι ἡ μόνη πρόσοδος ἀπό τήν «ἐξ Ἑλλάδος **ἐξαγωγή»** αὐτοῦ τοῦ προϊόντος τῶν **«SHIPS MANAGEMENT SERVICES».** Ἡ ἐγκατάσταση καί μόνο τῶν διαχειριστριῶν ἑταιρειῶν καθώς κάι ἡ **πλήρης** λειτουργία τους ἀπό τήν Ἑλλάδα, σίγουρα προσελκύσει καί κατευθύνει, αὐθόρμητα ἤ συνειδητά πρός τήν χώρα, ἕνα σημαντικό ποσοστό ἀπό τόν ὅλο κύκλο τῶν **«δαπανῶν κινήσεως»** τοῦ πλοίου, πού πλησιάζει τό **20 ὡς τό 30%.** Τά ποσά αὐτά πού εἰσρέουν στήν χώρα σάν δραχμοποιημένο συνάλλαγμα γιά ἀγορά τροφοεφοδίων, ἐπισκευῶν, καί κάθε εἴδους ὑπηρεσιῶν ἐκτιμῶνται ὅτι πλησιάζουν τά **δολ. 500.000.000 τόν χρονο.** Δηλαδή, εἶναι ρεαλιστικό νά ἐκτιμηθεῖ ὅτι τά συνολικά ποσά πού εἰσρέουν ἀπό τήν διαχείριση τῶν πλοίων καί μόνο, ἀνεξάρτητα ἀπό τήν σημαία τους, καί ἐξαιρώντας τό συνάλλαγμα πού εἰσάγεται ἀπό τούς ἐφοπλιστές πλοιοκτῆτες καί ναυτικούς ἰδιωτικά πλησιάζει τό **δολ. 1 δισεκατομμύριο τόν χρονο.**

(Σημ. Οἱ ἐκτιμήσεις αὐτές βασίζονται στήν ὑπόθεση ὅτι τό μεγαλύτερο ποσοστό τοῦ διαχειριστικοῦ ἔργου, γιά τά 2.500 ἕως τά 3.000 Ἑλληνόκτητα πλοῖα γίνεται ἀπό τά ἐγκατεστημένα νραφεῖα τῶν ἑταιρειῶν στήν Ἑλλάδα. Τά δολ. 300 τήν ἡμέρα πηγάζουν ἀπό ἐκτιμήσεις τοῦ κόστους μέ βάση τό τοπικό ἐπίπεδο τιμῶν, μισθῶν, κλπ.).

Κάτω από τό πρίσμα τῶν παραπάνω, οἱ παράγοντες πού ἐπηρεάζουν τήν ὁμαλή εὐέλικτη καί ἀποδοτική λειτουργία αὐτῶν τῶν ἑταιρειῶν, ἀποκτοῦν ἀκόμη μεγαλύτερη σημασία.

Δέν θά ἐπιχειρηθεῖ βέβαια στά πλαίσια αὐτοῦ τοῦ ἄρθρου, μία πλήρης ἔστω καί σύντομη περιγραφή ὅλων τῶν παραγόντων αὐτῶν κάτι τέτοιο θά ἦταν ἀνεδαφικό, μιά καί τό θέμα εἶναι πολύπλευρο, σύνθετο καί ἀρκετά σοβαρό.

Θά ἐπιδιώξω μόνον νά ἀπαρριθμήσω συνοπτικά, μερικές σημαντικές κατά

τήν γνωμη μου ἕδρες τοῦ πολυέδρου, πού περιβάλλει συνολικά τό θέμα **«ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ»**, ἤ **«SHIPS MANAGEMENTS SERVICES»** ἀπό τήν Ἑλλάδα.

Θά φωτιστοῦν εἰδικώτερα, μόνο λίγες πλευρές του, ὅπου οἱ βελτιώσεις φαίνονται γρήγορα καί ἁπλά ἐφικτές. Βελτιώσεις ἀμέσου καί σημαντικῆς ἀπόδοσης. Εἶναι κυρίως, ὀπτικές γωνίες, πού δέν ἀφοροῦν τό ἐσωτερικό νοικοκυριό τῆς κάθε μιᾶς ἐπιχείρησης, μικροοικονομικά. Σχετίζονται πιό πολύ, μέ τήν συνολική στάση καί μέτρα τῆς κρατικῆς Διοίκησης ἀπέναντι στόν κλάδο.

Ἀλλά ἄς δοῦμε, ποιοί εἶναι ἐκεῖνοι οἱ παράγοντες πού πέρα ἀπό τήν ἀποδεδειγμένη εὐρηματικότητα καί ἐπιχειρηματικότητα τοῦ Ἕλληνα ἐπιχειρηματία καί ἐπαγγελματία τῆς θάλασσα, ἐπηρεάζουν καί δροῦν ἐποικοδομητικά ἄν εἶναι κατάλληλα ὀργανωμένοι καί προσφερόμενοι καταλυτικά ὅμως καί ἐπιζήμια στήν ἀντίθετη περίπτωση.

Γιά νά προσφέρουν στόν διεθνή χῶρο κάι τήν ***«off shore»*** πελατεία τους τίς ἐξειδεικευμένες αὐτές **ἐξαγωγικές** ὑπηρεσίες διαχειρίσεως, ἔγκαιρα καί ἀποτελεσματικά, τά ἐγκατεστημένα στήν Ἑλλάδα γραφεῖα τῶν Ναυτικῶν Ἑταιρειῶν, ἔχουν ἀνάγκη ἀπό:

1. κοινωνική καί πολιτική σταθερότητα
   (ἤ ἔστω ἠπιότητα καί προβλεψιμότητα στίς ἐξελίξεις).
2. Σταθερό πλαίσιο θεσμῶν, διοικητικῆς, φορολογικῆς, ἐργασιακῆς, κ.λ.π. νομοθεσίας,
   — ὥστε νά γνωρίζουν, τίς βάσεις καί τά πλαίσια, πού θά πρέπει νά **ἐγγυῶνται τήν μακροπρόθεσμα** ἀπρόσκοπτη, ἀποτελεσματική λειτουργία τους ἀπό τήν Ἑλλάδα.
3. Οἰκονομική σταθερότητα καί προβλεψιμότητα τῶν οἰκονομικῶν μεγεθῶν,
   — ὥστε νά μποροῦν νά προβλέπουν καί νά προγραμματίζουν τό κόστος λειτουργίας τους.
4. Ἀποτελεσματικές, ἀσφαλεῖς συνδέσεις συγκοινωνιῶν, κυρίως ἐναερίων,
   — ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ἡ εὔκολη οἰκονομική καί ἀσφαλής μετακίνηση, καί νά διευκολύνεται ἡ τόσο ἀπαραίτητη προσωπική ἐπαφή μέ τά πλοῖα καί τούς συνεργάτες τους.
5. Καλό, σύγχρονο καί οἰκονομικό δίκτυο ἐπικοινωνιῶν, (τηλέφωνα, τέλεξ, τέλεφαξ, ψηφιακές συνδέσεις),
   — ὥστε νά βρίσκονται σέ συνεχή δυνατότητα ἐπαφῆς μέ τό ἀπομακρυσμένο ἀντικείμενο τῆς διαχείρισης τους καί τό πλῆθος τῶν συντελεστῶν πού συμμετέχουν στόν κλάδο, (οἱ ὁποῖοι εἶναι κυριολεκτικά διεσπαρμένοι,καί νά ἐπικοινωνοῦν μαζί τους ἄμεσα καί οἰκονομικά).
6. Δυνατότητα ἐξεύρεσης καί ἐπιλογῆς τῶν ἱκανῶν ἐπαγγελματικῶν στελεχῶν, τά ὁποῖα γίνονται ὁλοένα καί περισσότερο δυσεύρετα, ὅσο καί οἱ συνθῆκες τῆς Ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς ἀπαιτοῦν συνεχῶς μεγαλύτερη γνώση, ἐξειδίκευση, διοικητικές ἱκανότητες καί γενικά ὑψηλό ἐπίπεδο κρίσης καί ἐπαγγελματικῆς ὡριμότητας.
   (Τοῦτο ἰσχύει περισσότερο γιά τίς νέες Ἑταιρεῖες, ἤ γιά ἐκεῖνες πού λόγω ἀναπτύξεως κλίμακας ἤ ἡλικίας αἰσθάνονται τήν ἀνάγκη ἐμπλουτισμοῦ τοῦ στελεχικοῦ τους δυναμικοῦ).
7. Καλό περιβάλλον ἐργασιακῶν σχέσεων καί δυνατότητα ἐμπλουτισμοῦ καί ἀναβάθμισης αὐτοῦ τοῦ ἀνθρώπινου δυναμικοῦ, μέ ἐνημέρωση καί ἐπαγγελματική ἐκπαίδευση.
8. Ὀργανωτική δομή, διαδικασίες καί τρόπους διοίκησης, προσαρμοσμένες στά μεγάλα οἰκονομικά μεγέθη, τόν συμπιεσμένο διαθέσιμο χρόνο καί τήν συνθετότητα τῆς ναυτιλίας. Συστημάτων τέτοιων, πού νά ἀξιοποιοῦν ἀποδοτικά τό ἀνθρώπινο δυναμικό τῶν γραφείων, ἀλλά καί τῶν πλοίων, ἐξασφαλίζοντας τήν ὑψηλή καί οἰκονομική ἀπόδοση.
9. Τήν ὕπαρξη, ἡ διευκόλυνση ἀποκτήσεως τοῦ σύγχρονου τεχνολογικοῦ ἐξοπλισμοῦ κάι τῶν πληροφορικῶν συστημάτων τά ὁποῖα θά εἶναι ἐφάμιλλα μέ ἐκεῖνα πού **χρησιμοποιοῦνται ἤδη ἀπό τίς ἀντίστοιχες ἀνταγωνίστριες ἑταιρείες στόν Διεθνῆ χῶρο (computers, office automation/ communication systems κλπ.)**, διότι ἔτσι θά διατηρηθεῖ ἡ ἀνταγωνιστικότητα ὄχι μόνο μέ καλύτερο ἔλεγχο τῶν δαπανῶν, ἀλλά καί μέ αὔξηση τῆς ἀπόδοσης τοῦ ὅλου συστήματος. Καθώς ἐπίσης καί τήν γενική βελτίωση ἀποφάσεων, πού θά ὀφείλεται στήν ἄμεση, ὁλοκληρωμένη καί εὐέλικτη πληροφόρηση.

Ἀλλά, πρίν προχωρήσουμε σέ λεπτομερέστερη καί συγκεκριμένη ἀναφορά σέ δύο μόνο ἀπό τούς πάρα πάνω τρεῖς, τομεῖς, θά ἄξιζε νά ἀναφερθεῖ τό ἑξῆς:

Ὅταν σχεδιάζουμε μέτρα γιά τήν αὔξηση ἤ τήν διατήρηση τῆς ἀνταγωνιστικότητας ἑνός κλάδου, εἶναι πιστεύω οὐσιῶδες, μέ κάποια ἐξωστρέφεια, νά μεμελετᾶμε καί νά ἀναγνωρίζουμε ποιός πράγματι εἶναι αὐτός ὁ ἀνταγωνισμός τόν ὁποῖο ἐπιδιώκουμε νά ἀντιμετωπίσουμε. Ποιός εἶναι, τί μέτρα παίρνει καί πῶς ἐνεργεῖ.

Στήν περίπτωση αὐτή, ἀξίζει νά παρατηρήσουμε ὄχι μόνο τήν τεράστια ἐπιτυχία τῶν μικρῶν ἐκείνων κρατῶν πού πῆραν τήν στρατηγική ἀπόφαση καί δημιούργησαν τήν ὑποδομή γιά νά γινοῦν ἀποτελεσματικοί κυνηγοί διεθνῶν ἐπιχειρήσεων καί κεφαλαίων (business hunters). Κρατῶν σάν τό Χόγκ Κόγκ, τήν Σιγκαπούρη, τίς Βερμοῦδες καί τόν Λίβανο παλιότερα. Ἀλλά ἀκόμη καί τῶν νεωτέρων σάν τίς Φιλιππῖνες, τήν Σρί Λάνκα, τήν Κύπρο, τήν Μάλτα — οἱ ὁποῖες ὄχι μόνο προσελκύουν σημαντικό ἀριθμό πλοίων στό ἐθνικό τους νηολόγιο, ἀλλά καί πετυχαίνουν νά ἕλξουν καί νά ἐκπατρίσουν ὁλόκληρα διαχειριστικά γραφεῖα, τά ὁποῖα πλέον ἐγκαθίστανται σέ αὐτές. Στίς πάρα πάνω βέβαια, δέν θά ἔπρεπε νά παραλείψουμε καί τήν γειτονική μας Τουρκία, τῆς ὁποίας ἡ κινητικότητα στόν κλάδο τά τελευταῖα χρόνια, εἶναι θαυμαστή.

Ἄλλα ἀξίζει νά μελετήσουμε τήν σύγχρονη στάση καί τῶν μεγάλων κυρίως εὐρωπαϊκῶν κρατῶν. Ἐκείνων, μέ παλιά παράδοση στήν ναυτιλία. Ἀξίζει δηλαδή νά μελετᾶμε ὄχι μόνο τίς ἐξελίξεις τῆς σχετικῆς νομοθεσίας στά Channel Islands, τόν ἀντίστοιχο χῶρο τῆς Νότιας Γαλλίας καί τῆς Γερμανίας, ὅπως καί τό ἀνοικτό νηολόγιο τῆς Νορβηγίας, ἀλλά καί τήν ὅλη τεχνική ὑποδομή πού δημιουργοῦν στίς περιοχές αὐτές γιά χώρους γραφείων, δίκτυα ἐπικοινωνιῶν, ἀκόμα καί τήν συστηματικώτερη παραγωγή εἰδικευμένου προσωπικοῦ ἀπό τά Πανεπιστήμιά τους.

Εἶναι ἐπίσης ἀπαραίτητο, ὄχι μόνο νά γνωρίζουμε ἀλλά καί νά ἀφομοιώνουμε τίς σημαντικές ἀλλαγές πού συμβαίνουν ἀκόμα καί στήν Γενεύη, στά ἴδια τά γραφεῖα τοῦ συντηρητικοῦ IMO, ὅπου ὁ ὅρος τῶν Flag of Convenience and Crew of Convenience ἔχει ξεπεραστεῖ καί ἀντικατασταθεῖ ἀπό τόν ὅρο, καί εὐρύτατα ἀποδεκτό θεσμό τῶν Free flags, open registries κλπ.

Ἐξελίξεις σάν αὐτές, πού

— Ὁδήγησαν στά μεγάλα «Deflaggins» καί Management Reallocations τῶν μεγάλων στολῶν (BP, TEXACO, EXXON, κ.α.).
καί πού
— ἔφεραν ἀκόμη καί αὐτή τήν περήφανη ναυτική Νορβηγία νά διαφημίζει μέσα ἀπό τίς διπλωματικές τίς ἀντιπροσωπεῖες καί τά Ναυτιλιακά περιοδικά, τήν Νορβηγική σημαία σάν «The Flag of Tommorow Shipping World»
εἶναι πολύ πιό πολύτιμες ὅταν μελετᾶμε καί προτείνουμε μέτρα γιά τήν ἐπαναφορά τῶν δικῶν μας πλοίων στό Ἐθνικό Νηολόγιο κάι τήν ἐνίσχυση τῶν SHIPS MANAGEMENT SERVICES ἀπό τήν Ἑλλάδα.

Δέν πρέπει νά παραλείπουμε ἐπίσης τό γεγονός ὅτι οἱ ἐπαγγελματίες SHIPS MANAGERS σάν τούς Wallem, Denholms, ἤ τούς OCM καί JARDIN μέ «off shore» γραφεῖα στά Channel Islands, τό Χόγκ Κόγκ, τήν Σιγκαπούρη ἤ τίς Βερμοῦδες, ἔρχονται καί προτεί-

νουν ἀκόμη καί στούς Ἕλληνες πλοιοκτῆτες!!! τήν ἀνάληψη τῆς διαχείρησης Ἑλληνόκτητων πλοίων. Προτάσεις πού δυστυχῶς τεχνικά καί οἰκονομικά δέν εἶναι ἄμεσα ἀπορριπτέες.

Ἀλλά μετά αὐτές τίς πολύ σύντομες ἀναδρομές τοῦ τί σχετικό συμβαίνει στόν πολύ ἐγγύς Εὐρωπαϊκόχωρο, ἄς **ἐσωστραφοῦμε** ξανά γιά νά παρουσιαστοῦν δύο ἁπλά ἐκκρεμῆ θέματα πού ἀφοροῦν τίς ἐπικοινωνίες κάι τό **φορολογικό** καθεστώς.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ:

Ὅσον ἀφορᾶ τόν τομέα αὐτόν, καί εἰδικά τίς τηλεφωνικές καί τίς τηλετυπικές ἐπικοινωνίες, **δέν χρειάζεται** νά τονισθεῖ ἡ προφανής σημασία τῆς διαθεσιμότητας δικτύων καί ἀριθμῶν καθώς καί τῆς καλῆς ποιότητας τῶν συνδέσεων. Τό πιό ἀποθαρρυντικό, ὡς ἀπόλυτα ἀπαγορευτικό, ἀπό τήν ἀδυναμία νά βρεῖ μιά ναυτιλιακή ἑταιρεία τηλέφωνα καί τέλεξ στήν ὁποιαδήποτε προσπάθεια της γιά ἐγκατάσταση, ἐπέκταση ἤ μετακόμιση σέ ἄλλο προσφορότερο χῶρο ἤ νά ἔχει μέν τηλέφωνα, ἄλλα νά μήν μπορεῖ νά πιάσει γραμμή ἤ νά μήν διακρίνει τά σήματα λόγω παρασίτων, ὑγρασίας, κλπ.

Ἀξίζει ὅμως νά παρουσιαστοῦν μερικές οὐσιαστικές, κατ' ἀρχήν ἀνεξάρτητες, ἀλλά καί πολύ χρήσιμα συσχετιζόμενες παρατηρήσεις.

1. Εἶναι ρεαλιστική ἡ ἐκτίμηση ὅτι κάθε πλοῖο τό ὁποῖο λειτουργεῖ κάτω ἀπό ἕναν συνηθισμένο τρόπο διαχείρησης καί ἐμπορικῆς ἐκμετάλλευσης, χρειάζεται ἀπό **δολ. 50-70** τήν ἡμέρα γιά ἐπικοινωνίες.
   Ἔτσι, πιστεύεται ὅτι ἄν τά λογιστήρια τοῦ ΟΤΕ ἔκαναν μία συγκεντρωτική ἐκτίμηση τῶν εἰσροῶν τοῦ ὀργανισμοῦ ἀπό τίς ναυτιλιακές ἑταιρίες, θά κατέληγαν σέ ἕνα ποσό μεταξύ δολ. 50 ἑκ. καί δολ. 70 ἑκ. τόν χρόνο σάν ἐτήσια ἔσοδα ἀπό τόν κλάδο.
2. Ἴσως λόγω διεθνῶν συμβάσεων — ἴσως λόγω ἐσωτερικῆς τιμολογιακῆς πολιτικῆς — τά τιμολόγια τοῦ ΟΤΕ γιά ἐξερχομένη τηλετυπική ἐπικοινωνία μέ τόν μεγαλύτερο ἀριθμό χωρῶν, ἐμφανίζονται ἀκριβότερα, ἀπό ὅτι τῶν ἄλλων ἀντίστοιχων ὀργανισμῶν στήν Εὐρώπη καί Ἀμερική. Εἰδικά σχετιζόμενα μέ τά ἀντίστοιχα τῶν Ἀγγλικῶν PO καί Hercules συχνά εἶναι διπλάσια ἤ καί τριπλάσια, ἐξαιρώντας μόνο τίς ἐπικοινωνίες πρός τίς ἀνατολικές χῶρες.
   Δηλαδή τό αὐξημένο κόστος τῶν ἐξερχομένων ἐπικοινωνιῶν ἀπό τήν Ἑλλάδα καί μόνο, παράλληλα μέ τήν περιορισμένη διαθεσιμότητα καί μέτρια ποιότητα, προστίθεται σάν σημαντικό κίνητρο γιά τήν τήρηση διαχειριστικῶν γραφείων ἤ βάσεων ἐκτός Ἑλλάδος.
3. Μέ τήν ἐξέλιξη τῆς τεχνολογίας στίς ἐπικοινωνίες, οἱ τηλεφωνικές καί τηλετυπικές συνδέσεις, κάθε ἄλλο παρά ἀρκοῦν πιά. Ὁ πολιτισμένος κόσμος ἔχει σέ μεγάλο βαθμό συνδεθεῖ διακρατικά μέ συνδέσεις ὅπου διακινοῦνται ταχύτατα μεγάλοι ὄγκοι σημάτων (data megastreams). Ὑπηρεσία πού προσφέρεται καί ἀξιοποιεῖται κατά κοινή πρακτική ἀπό τίς ἀντίστοιχες αὐτές, πού ἐπιτρέπουν τόν ἀποδοτικό διάλογο μεταξύ computers, ὄχι μόνο θά ἐπέτρεπαν τήν στιγμιαία μεταβίβαση τοῦ τεραστίου ὄγκου τῶν πληροφοριῶν, πού θά ἔφερνε ἔτσι τόν Πειραιᾶ ἀκόμη κοντύτερα στά Ναυτιλιακά κέντρα τοῦ Λονδίνου, τῆς Νέας Ὑόρκης, καί τοῦ Τόκιο, ἀλλά ταυτόχρονα εἶναι καί πάρα πολύ οἰκονομικές..
4. Τό Hellas Pack, τό ἀντίστοιχο μέ τά πάρα πάνω δημόσιο δίκτυο (public switching system) εἶναι ἀπό ὅσα ἀνακοινώνονται, σχεδόν ἕτοιμο γιά μικρή κλίμακα συνδρομητῶν, καί ἀπομένει νά ἀποφασισθεῖ ἡ τιμολογιακή πολιτική ἡ ὁποία θά ἀκολουθηθεῖ. Εἶναι ἐπίσης σημαντικά τά εἰδικά πρωτόκολλα ἐπικοινωνίας τά ὁποῖα θά ἐπιλέγουν καί θά ἐξασφαλίζουν τήν ἐναρμόνιση μέ τά ἀντίστοιχα Εὐρωπαϊκά κάι Intercontinental δίκτυα .

Συνθέτοντας τά πάρα πάνω, καταλήγει κανείς στά ἑξῆς συμπεράσματα καί σκόπιμες ἐνέργειες:

α. Νά ἐπιταχυνθεῖ ἡ διάθεση τοῦ Hellas Pack μέ εἰδική προτεραιότητα στίς ναυτιλιακές ἑταιρείες.

β. Ἡ τιμολογιακή πολιτική πού θά ἀποφασισθεῖ, καθώς καί τά πρωτόκολλα ἐπικοινωνιῶν τοῦ συστήματος, νά ἐναρμονίζουν τό δίκτυο μέ τά ἀντίστοιχα Εὐρωπαϊκά καί νά τό καθιστοῦν ἑλκυστικό, γιά ἀξιοποίησή του.
   Σημειώνεται ὅτι ἡ χαμηλή τιμολόγηση τοῦ συστήματος μπορεῖ νά ἐμπλουτίσει ριζικά τό ναυτικό κέντρο τοῦ Πειραιᾶ μέ πλήθος πολύτιμων πληροφοριῶν τοῦ Διεθνῆ χώρου, αὐξάνοντας σημαντικά τήν ἀπόδοσή του.

γ. Νά ἐπανεξεταστεῖ ἡ
   ΟΤΕ στό θέμα τηλετ
   λεφωνικῶν συνδέσε
   μετωπισθεῖ ἡ περί
   συμβάσεων βελτιω
   τας γραμμῶν, αὐξήσ
   σεως, καθώς καί ἐκ
   μεγάλους πελάτες.

δ. Νά ἐπιτραπεῖ ἡ ἐγκατάσταση αὐτόματων τηλετυπικῶν κέντρων Message Switchers καί στήν Ἑλλάδα, καί νά προσφέρονται γραμμές ὑψηλῆς ποιότητας γιά γρήγορη ἀποστολή ψηφιακῶν σημάτων.

Τά πάρα πάνω πού σίγουρα θά ἐνισχύσουν τήν ναυτιλιακή δραστηριότητα, εἶναι κυρίως θέματα πολιτικῆς καί ἀποφάσεων. Ἐνισχύονται ὅμως καί ἀπό τίς μεγάλες χρηματικές εἰσροές ἀπό τήν συγκεκριμένη αὐτή πελατεία, οἱ ὁποῖες καί μόνες τους θά μποροῦσαν νά χρηματοδοτήσουν καί νά ἀποσβέσουν ὅποιες ἐπενδύσεις σέ ἐξοπλισμό, θά φαίνονταν ἀπαραίτητες.

Φ.Π.Α.

Ὅσον ἀφορᾶ τό φορολογικό καθεστώς καί εἰδικά τόν Φόρο Προστιθέμενης Ἀξίας στά εἴδη πού ἀγοράζονται ἀπό τά Ναυτιλιακά γραφεῖα γιά τήν τελική ἐξυπηρέτηση τῶν ἀλλοδαπῶν πελατῶν τους, εἶναι σκόπιμο νά ἀναφερθοῦν τά πάρα κάτω:

Ὅπως εἶναι γνωστό, μέχρι πρόσφατα, τά εἴδη αὐτά ἀπαλλάσσονταν ἀπό «...παντός εἴδους φόρο, τέλος, δασμούς κλπ. » σύμφωνα μέ τό εἰδικά σχεδιασμένο νομικό καί διαδικαστικό καθεστώς (89/67, 378/68, 26/75, 814/78) πού σκοπό εἶχε, τήν δημιουργία καταλλήλων συνθηκῶν οἱ ὁποῖες:

— Νά ἐπιτρέπουν τήν ὁμαλή, εὐέλικτη δραστηριοποίησή της στόν Διεθνῆ χῶρο,
  ἐνῶ ταυτόχρονα,
— Νά δίνουν κίνητρα καί προσελκύουν σημαντικά ποσά συναλλάγματος πρός τήν χώρα.

Ἐνισχύουν δηλαδή οὐσιαστικά κάποια ἐξαγωγική συναλλαγματοφόρο διαδικασία.

Μετά τήν τροποποίηση ὅμως τῆς σχετικῆς νομοθεσίας καί ἐφαρμογή τοῦ Φ.Π.Α. τά πράγματα ἄλλαξαν ριζικά καί ἀπροειδοποίητα. Ἔτσι σέ ἀντίθεση μέ τήν ὅλη φιλοσοφία τοῦ V.A.T. καί μέ τό τί συμβαίνει στίς ἄλλες Εὐρωπαϊκές χῶρες, οἱ ὑπηρεσίες τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, ἐπιμένουν ἀκόμη στήν ἐπιβολή, ἤ μή ἐπιστροφή τοῦ Φ.Π.Α. γιά μεγάλη γκάμα εἰδῶν πού ἀγοράζονται ἀπό τίς **«ἀμιγῶς ἐξαγωγικές»** αὐτές ἑταιρεῖς.

Ἀλλά ἡ ὅλη νοοτροπία καί μηχανισμός συλλογῆς τοῦ V.A.T. ἔχουν σκοπό:

1. Νά
3. Νά ἀπαλλάξουν τό κόστος τῶν ἐξαγωγικῶν Εὐρωπαϊκῶν προϊόντων ἀ-

πό ἐνδιάμεσες φορολογικές ἐπιβαρύνσεις, καθιστώντας τίς Εὐρωπαϊκές ἐξαγωγές ἀνταγωνιστικότερες στόν Διεθνή χῶρο.

Παρ' ὅλα αὐτά, τό Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν, σέ ἀντίθεση μέ τίς ἐπανειλλημένες εἰσηγήσεις τῶν Ὑπουργείων Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, καθώς καί τά αἰτήματά μας, ἐκτιμώντας ἴσως ὅτι τά Ναυτιλιακά γραφεῖα εἶναι:

— Τελικοί Εὐρωπαῖοι καταναλωτές οἱ ὁποῖοι καταναλίσκουν γιά **ἴδιο** καί **προσωπικό μόνο σκοπό τά ὅσα ἀγοράζουν!**
Δηλαδή ἁπλοί Ἕλληνες ἤ Εὐρωπαῖοι πολίτες οἱ ὁποῖοι:
— Δέν ἐκτελοῦν κάποια παραγωγική διαδικασία!
— Δέν ἐνσωματώνουν καί δέν μετουσιώνουν τά ἀγοραζόμενα ἀγαθά σέ ἕνα νέο παραγόμενο προϊόν τό ὁποῖο δέν ἐξάγουν! Εἰσάγοντας τό ἀντίστοιχο συνάλλαγμα!

δέν δέχονται τήν ἐξαίρεση ἀπό τό φόρο, τήν χρήση μηδενικῶν συντελεστῶν, ἤ ἔστω τήν ταχεία ἐπιστροφή τῶν καταβολῶν.

Ἐλπίζεται ὅμως, ὅτι οἱ παραπάνω σελίδες ἀνέδειξαν ὅτι:

1. Οἱ ναυτιλιακές ἑταιρείες εἶναι ἔτσι καί ἀλλοιῶς ἀλλοδαπά, μή Εὐρωπαϊκά, νομικά πρόσωπα,
2. Ὅτι οἱ ἐγκατεστημένες βάσεις τους στήν Ἑλλάδα, δέν εἶναι παρά **«παραγωγικές μονάδες»,** οἱ ὁποῖες χρησιμοποιώντας Ἑλληνικό ἀνθρώπινο δυναμικό, τοπικά ἀγοραζόμενα ἀγαθά καί ὑπηρσίες, (πρῶτες ὕλες), συνθέτουν ἕνα τελικό προϊόν (SHIPS MANAGEMENT SERVICES) τό ὁποῖο μεταπωλοῦν καί μάλιστα στήν Διεθνή ἀγορά. Ἕνα προϊόν, τό ὁποῖο **ΕΞΑΓΟΥΝ.**
3. **Ὅτι ἔτσι καί ἀλλοιῶς, δέν θά μποροῦσαν νά ἀγοράζουν γιά «ἴδιο αὐτῶν σκοπό»** καί δραστηριότητες ἐσωτερικές στήν χώρα, μιά καί ἀπό τήν καταστατική τους πράξη δέν ἐπιτρέπεται, παρά νά λειτουργοῦν πρός ἐξυπηρέτηση καί γιά λογαριασμό τῶν ἐκτός Ἑλλάδος καί ἐκτός Εὐρώπης πελατῶν τους.
4. Γιά τίς ἐξαγωγές αὐτοῦ τοῦ προϊόντος τεχνογνωσίας εἰσάγουν ἐτήσια στήν χώρα ποσά πού πλησιάζουν τό **1 δισεκ. δολλάρια.** Τά ποσά αὐτά καταναλίσκονται στήν ἀγορά τῶν ἐντοπίων αὐτῶν πρώτων ὑλῶν καί ὑπηρεσιῶν, οἱ ὁποῖες καί μετουσιώνονται σέ προωθημένα προϊόντα καί ἔτσι ἐξασφαλίζουν τήν συνέχιση τῆς παραγωγῆς τους.

Πιστεύεται ὅτι, ἄν τό Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν ἀποδεχτεῖ τά πάρα πάνω **πραγματικά** οὐσιώδη στοιχεῖα καί τά χρησιμοποιήσει σάν **«test»** κριτήρια γιά τήν ἀποδοχή τοῦ αἰτήματος τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων γιά γενική ἀπαλλαγή ἀπό τόν Φ.Π.Α, τότε οἱ ὑπηρεσίες καί ὁ ὑπουργός θά συμφωνήσουν στήν ἱκανοποίησή του.

Μέ τήν ἀποδοχή αὐτή, οἱ Ὑπηρεσίες τοῦ Ὑπουργείου δέν θά ἐπαναφέρουν μόνο τήν ἐσωτερική διοικητική τάξη ἡ ὁποία διαταράχτηκε ἀπό τήν αἰφνίδια τροποποίηση ἑνός καθεστῶτος ἐξασφαλισμένου μέ νόμους αὐξημένης νομικῆς ἰσχύος καί συνταγματικῆς κατοχυρώσεως.

Θά πάψουν νά **ἑρμηνεύουν στενά** καί **μονόπλευρα** τήν σχετική μέ τίς Διεθνεῖς μεταφορές Εὐρωπαϊκή νομοθεσία καί νά **παρατυποῦν** σέ σχέση μέ τήν ἐφαρμογή τους στίς ἄλλες εὐρωπαϊκές χῶρες (Συνθήκη Ρώμης, 6th Council Direvtive, 77/388/EEC, κλπ.).

Ἀντίθετα, θά λειτουργήσουν σύμφωνα καί μέ τίς εἰσηγήσεις τοῦ εἰδικοῦ γιά τήν Ναυτιλία, Ὑπουργείου Ναυτιλίας, καί τοῦ ὑπεύθυνου γιά τήν ὅλη οἰκονομική ἀνάπτυξη Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, **ἐποικομητικά, ἐνισχύοντας τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀλλά καί τό ὅλο κλῖμα καί ψυχολογία τῶν φορέων τῆς Ναυτιλίας.**

Τελειώνοντας, εἶναι ἐλπίζω σκόπιμο νά ἀναφερθεῖ ὅτι σκοπός τῶν πάρα πάνω γενικῶν περιγραφῶν, ἦταν νά ἀναδείξουν μερικά στοιχεῖα τῆς ἰδιοσυγκρασίας τοῦ κλάδου τῶν ναυτιλιακῶν ἑταιρειῶν, καί νά τονίσουν τήν εὐρύτερη σκοπιμότητα τῆς καλῆς λειτουργίας τους. Οἱ εἰδικές προτάσεις οἱ ὁποῖες ἔγιναν σχετικά μέ τίς ἐπικοινωνίες καί τόν Φ.Π.Α, δέν ἔχουν κανένα στοιχεῖο καινοτομίας ἤ ἰδιαίτερη τολμηρότητα.

Εἶναι προτάσεις πού ἁπλῶς συμβαδίζουν καί ἀκολουθοῦν τίς τάσεις καί ἐνέργειες πού πραγματοποιοῦνται στόν χῶρο μας ἀπό τά κράτη τά ὁποῖα ἀνταγωνίζονται τήν **δική μας ναυτιλία.** Εἶναι προτάσεις πού ἄν πραγματοποιηθοῦν, ἁπλά καί μόνο ἐπιτρέπουν νά ἀκολουθήσουμε στόν τομέα καί νά διατηρηθοῦμε, ἀντί νά συνεχίσουμε νά χάνουμε τό ἕνα μετά τό ἄλλο τά τραῖνα τῆς ἀνταγωνιστικότητας, ὅπως συμβαίνει καί στούς ἄλλους τομεῖς τῆς Οἰκονομίας μας.

Ἔτσι, κλείνοντας καί ἀκολουθώντας τήν παράδοση αὐτῶν τῶν ἄρθρων τῆς ἀρχῆς ἑνός νέου χρόνου, νά προσθέσω στίς ἀνθρώπινες εὐχές γιά ὑγεία καί εὐτυχία, δύο ἀκόμη:

— Στήν καινούργια χρονιά νά ἀφήσουμε λίγο παράμερα αὐτή τήν κλασσική πρόφαση τοῦ **«πολιτικοῦ κόστους»,** ὅταν συζητᾶμε γιά μέτρα στήν οἰκονομία. Πρόφαση, πού νομίζω καλύπτει τήν ρηχότητα, συντηρητισμό, ἔλλειψη φαντασίας καί δημιουργικῆς τόλμης. **Δέν ὑπάρχει τίποτα μέ μεγαλύτερο «πολιτικό καί ἐθνικό κόστος» ἀπό τό νά μένουμε πίσω σάν κοινωνία, σάν οἰκονομία, σάν χώρα, σάν ἄτομα.**

Καί δεύτερον,

— Ἄς εἴμαστε στήν χρονιά πού ἔρχεται, λίγο **λιγώτερο ἀκολουθητές,** καί μάλιστα καθυστερημένοι. Ἄς δουλέψουμε καί λίγο! Καί ἄς γίνουμε λίγο **δημιουργικοί καί καινοτόμοι.**

Ἔτσι ἄλλωστε καί ἡ ὑγεία μας καί ἡ εὐτυχία μας, θά πᾶνε σίγουρα καλύτερα.

ΜΑΝΩΛΗΣ Α. ΒΟΡΔΩΝΗΣ

Your supplier in ROTTERDAM

JOHN A. ZANNIS

International

TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio -Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, R. Parana — Phones: 45-012/8

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Ἑπτά θεμελιώδεις στόχοι

Τοῦ κ. ΔΙΑΜ. Π. ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗ

Συνηθίζεται στό τέλος ἑνός χρόνου καί στήν ἀρχή ἑνός ἄλλου νά κάνουμε ἀναδρομή στό τί ἔγινε στόν χρόνο πού ἔφυγε καί νά προσπαθοῦμε νά μαντέψουμε τί θά γίνει στόν χρόνο πού ἔρχεται, εὐκολώτερο τό πρῶτο ἀπό τό δεύτερο. Τό τί ἔγινε τό 1987 εἶναι γνωστό σέ ὅλους μας (σταθερή βελτίωση τῆς ἀγορᾶς τῶν φορτηγῶν πλοίων). Τί θά γίνει ὅμως τό 1988;

Ἄν καί ὅλοι γνωρίζουμε ὅτι ἡ πρόβλεψη τοῦ μέλλοντος εἶναι δύσκολη, πιστεύω ὅτι ὑπάρχει σέ ὅλους μας ἡ πεποίθηση ὅτι ἡ μακρόχρονη κρίση ἔχει πιά ξεπεραστεῖ καί προσβλέπουμε στό 1988 μέ ἀρκετή αἰσιοδοξία ὅτι γιά τά πλοῖα ξηρῶν φορτίων ἡ ναυλαγορά θά διατηρηθεῖ στά σημερινά, ἄν ὄχι ὑψηλότερα, ἐπίπεδα καί οἱ τιμές τῶν πλοίων θά διατηρήσουν τήν ἀνοδική τους πορεία.

Τά συμπεράσματα πού μποροῦμε νά ἀποκομίσουμε ἀπό τήν περίοδο 1981-86 εἶναι ὅτι ἡ Ἑλληνόκτητος ναυτιλία (εἴτε κάτω ἀπό τήν Ἑλληνική σημαία ἤ κάτω ἀπό σημαῖες ἄλλων χωρῶν) βγῆκε δυναμωμένη ἔχοντας πραγματοποιήσει τήν ἀνανέωση τῶν πλοίων της, ἔχοντας διατηρήσει τούς μακρόχρονους δεσμούς της μέ τίς διεθνεῖς ναυτιλιακές τράπεζες καί παραμένοντας ψηλά στήν κατάταξη τῶν ἐθνικῶν στόλων.

Παρά τίς ἀναπόφευκτες ἀπώλειες πού σημειώθηκαν στήν Ἑλληνόκτητη Ναυτιλία στήν κρίση αὐτή, δέν παρατηρήσαμε τά τεράστια προβλήματα πού χαρακτήρησαν τίς ναυτιλίες ἄλλων χωρῶν, π.χ. Σκανδιναυΐα, Ἄπω Ἀνατολή πού οἱ χρηματοδότριες τράπεζες ἀντιμετώπισαν προβλήματα ἑκατοντάδων ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἀνά περίπτωση.

Ἡ καλύτερη αὐτή συμπεριφορά τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας, πού ὅπως φαίνεται ἐκτιμήθηκε ἀπό τίς χρηματοδοτοῦσες τράπεζες, ὀφείλεται στήν πιό συγκρατημένη ὄρεξη τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη στήν σύναψη ὑπέρογκων δανείων, στήν πιό συγκρατημένη αἰσιοδοξία του (κάτι πού ἴσως ἀκούγεται περίεργα γιά ἕνα κατ' ἐξοχή αἰσιόδοξο ἀπό τήν φύση του ἄνθρωπο) καί στήν ἱκανότητά του νά προσαρμόζεται σέ καινούργιες καταστάσεις καί νά βρίσκει λύσεις (κάτι πού εὐτυχῶς δέν παρατηρήθηκε στό ναυτιλιακό χῶρο τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, λέω εὐτυχῶς γιατί μέ τά συμβάντα αὐτά σταμάτησε, τουλάχιστον πρός τό παρόν, ἡ διολίσθηση τῆς ναυτιλίας ἀπό Δυτικά σέ Ἀνατολικά).

Δυστυχῶς ὅμως ἐνῶ ἡ ἀναλογία τῶν Ἑλληνόκτητων πλοίων πρός τόν παγκόσμιο στόλο τῶν ἀνεξάρτητων πλοιοκτητῶν μπορεῖ νά μήν ἔχει οὐσιαστικά μειωθεῖ, ἀπό ἐκεῖνο τοῦ 1981, παρατηρήσαμε μιά δραματική μείωση τῶν πλοίων μέ Ἑλληνική σημαία.

Τό φαινόμενο αὐτό ὀφείλεται στό ὅτι μεγάλος ἀριθμός πλοιοκτητῶν δέν ἔνοιωσε τήν ἐμπιστοσύνη πού θά ἤθελε νά νοιώθει πρός τήν Ἑλληνική σημαία καί ἐπί πλέον, καί γιά πολλούς σημαντικότερο, τό κόστος τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἦταν σημαντικά ὑψηλότερο ἀπό τό ἀντίστοιχο κόστος ἄλλων σημαιῶν, κάτι πού σέ περίοδο κρίσης ἀποκτᾶ ἰδιαίτερη σημασία.

Αὐτό ὅμως εἶναι πιά ἱστορία καί ἐκεῖνο πού ἔχει ἀξία εἶναι τό μέλλον καί τί πρέπει νά γίνει γιά νά ξαναβρεῖ ἡ Ἑλληνική σημαία τήν θέση πού εἶχε τό 1981.

Ξεκινώντας ἀπό τό ὅτι ὅλοι μας θέλουμε νά ἐνισχύουμε τήν Ἑλληνική σημαία τόσο γιά ἐθνικούς λόγους ὅσο καί γιατί εἶναι μιά σημαία ἀποδεκτή παγκοσμίως καί ἐπί πλέον μιά δυνατή σημαία μπορεῖ νά ἐκπροσωπήσει ὅλους μας καλύτερα στούς διεθνεῖς ὀργανισμούς, θά πρότεινα:

— Νά θεωρεῖται τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας πρωταρχικῆς σημασίας γιά τήν χώρα μας καί νά παίζει ἀνάλογο ρόλο μέσα στόν ἑκάστοτε κυβερνητικό χῶρο.

— Νά διοικεῖται τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας μέ σύγχρονη ἀντίληψη διοίκησης ὅπου στελέχη μέ κατάλληλη εἰδίκευση καί κατάρτιση νά εἰσηγοῦνται καί νά λαμβάνονται ἀποφάσεις ἔγκαιρα καί μέσα στά πλαίσια τῆς υἱοθετημένης πολιτικῆς (πρέπει νά τονιστεῖ ἐδῶ ἡ σημαντική πρόοδος πού ἔχει σημειωθεῖ στόν τομέα αὐτό).

— Νά ξεκαθαρίσει τό οἰκονομικό θέμα τοῦ ΝΑΤ καί νά ἀνέβουν ποιοτικά οἱ ὑπηρεσίες του.

— Νά ἀναβαθμισθεῖ καί ἐκσυγχρονιστεῖ τό νομικό καί διοικητικό καθεστώς πού διέπει τήν Ναυτιλία καί τίς γύρω ἀπό αὐτή ἐπιχειρήσεις.

— Νά ὑλοποιηθεῖ ἡ ἵδρυση Δικαστηρίων ἐξειδικευμένων στήν ἐκδίκαση ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων.

— Νά προσεχθεῖ ἰδιαίτερα ἡ ναυτική ἐκπαίδευση ἔχοντας ὑπ' ὄψιν ὅτι μία λογική ἐπιβάρυνση στήν οἰκονομική διαχείριση τοῦ πλοίου μέ Ἑλληνική σημαία ἐν σχέσει μέ ἕνα ἄλλο κάτω ἀπό φθηνότερη σημαία, μπορεῖ νά ξεπεραστεῖ μέ τήν ποιοτικά ἀνώτερη ἀπόδοση τοῦ Ἑλληνικοῦ πληρώματος.

— Νά ὑπάρχει πνεῦμα συνεργασίας μεταξύ τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν καί τῶν Ναυτεργατικῶν Ἑνώσεων γιά τό κοινό ὄφελος.

Πιστεύω ὅτι οἱ παραπάνω στόχοι εἶναι θεμελιώδους ἀξίας ἀλλά συγχρόνως ἁπλοί στήν ἐφαρμογή τους ἄν ἀναλάβουν τήν ἐφαρμογή τους ἄτομα μέ γνώση τῆς Ναυτιλίας, μέ πρακτικό πνεῦμα καί μέ ἀποφασιστικότητα νά φέρουν σέ πέρας τό ἀντικείμενό τους.

Εὐχαριστῶ πολύ γιά τήν τιμή πού μοῦ κάνατε νά μέ φιλοξενήσετε στό περιοδικό σας καί εὔχομαι τόσο στούς ἐργαζόμενους στά «Ν.Χ.», στούς ἀναγνῶστες σας καί σέ ὅλη τήν Ναυτική Οἰκογένεια εὐτυχισμένο τό 1988.

For all your shipping requirements and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

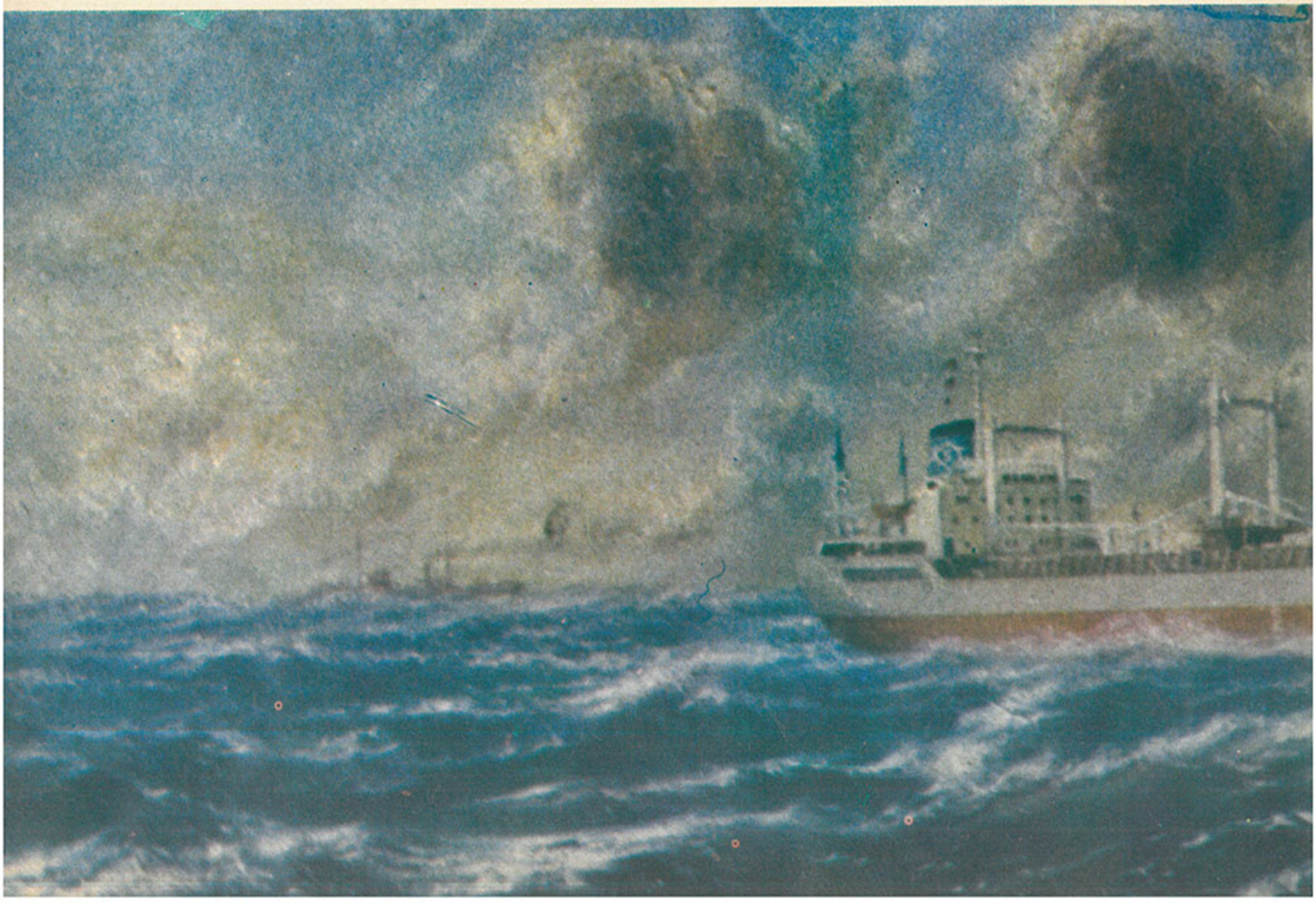
Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

PROMETHEUS

ΕΥΧΟΜΕΘΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΝ

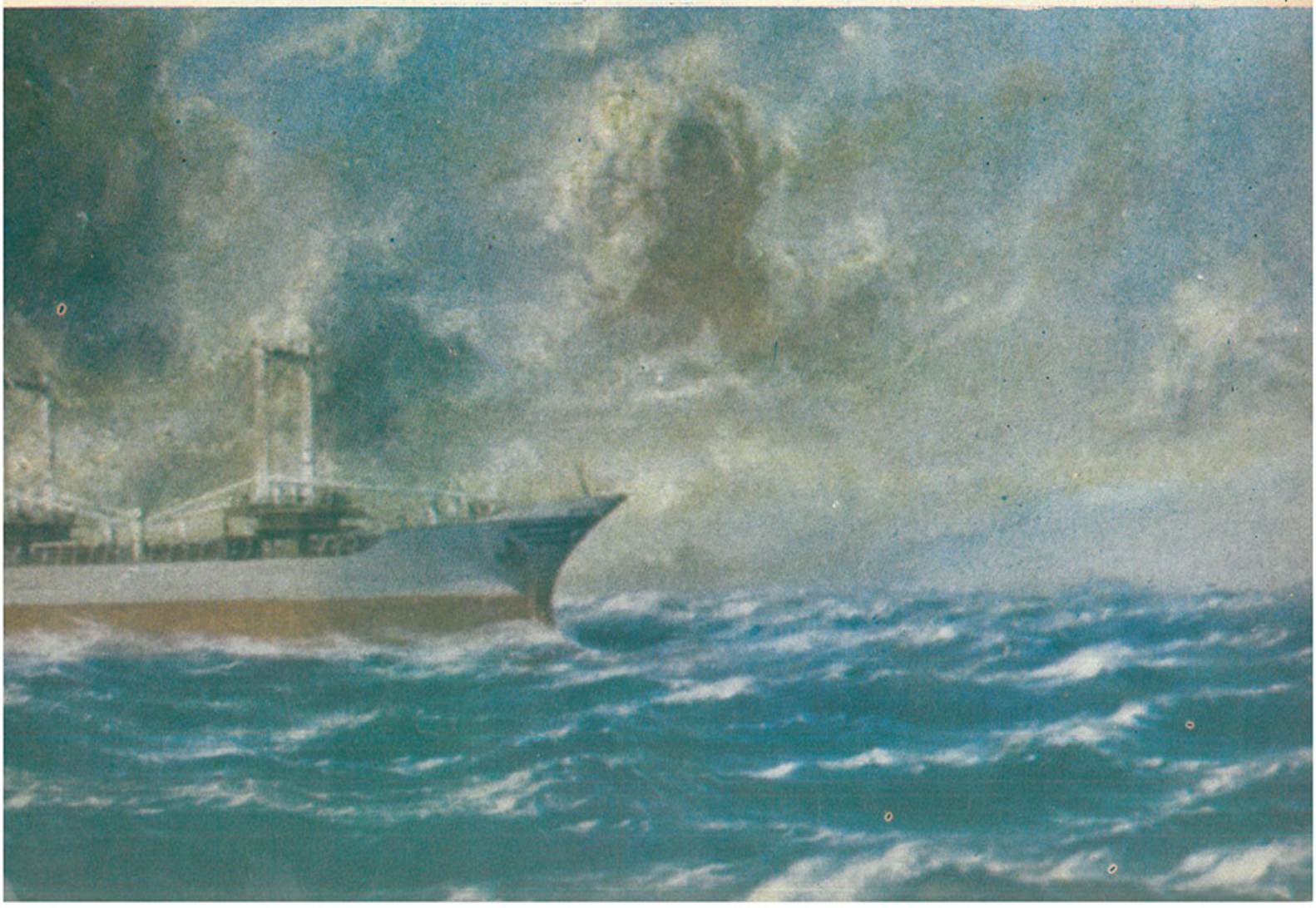
ΑΙΣΙΟΝ ΚΑΙ ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΤΟΣ



CORP.

TO TH MUNITY
A HAPPY A ROUS
NEW YE

M/V 'Ανταῖος» . Θαλασσογραφία τοῦ κ. Μπότη Θαλασσινού



ΧΩΡΙΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑ

Ἀγαπητά Ναυτικά Χρονικά,

Μέ τί καρδιά καί τί κουράγιο νά σᾶς γράψω ἐφέτος; Πῶς μπορῶ ν' ἀγνοήσω τό μεγαλύτερο ἔγκλημα τῶν τελευταίων 15 ἐτῶν; Τό φάγωμα τοῦ ἀρχαιοτέρου Ταμείου Συντάξεως τῆς Ἑλλάδος τοῦ ΝΑΤ. Ποιό μέλλον μπορεῖ νά ἔχει ἡ Ναυτιλία μας πλέον, χωρίς ἱκανούς Ναυτικούς; Καί ποιός ἱκανός ἄνδρας θά μπῆ στή θάλασσα ἔστω καί μέ μεγάλες ἀμοιβές ὅταν γνωρίζη ὅτι δέν μπορεῖ νά βασίζεται σέ σύνταξη; Γνωστόν ὅτι τά 80% τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν μας πηγαίνουν στίς οἰκογένειές τους. Ἀπό τούς περισσότερους πηγαίνη τό 100%. Μέχρι τό 1975 τά εἰσοδήματα τοῦ ΝΑΤ ἦσαν ἀρκετά νά συμπληρώνουν τό μεγαλύτερον μέρος τῶν συντάξεων ἐκτός τῶν εἰσφορῶν τῶν ἐργαζομένων. Ὑπεύθυνοι πού χάθηκαν τά κεφάλαια εἶναι οἱ διαχειρισταί τοῦ Ν.Α.Τ. Συμμέτοχοι ἡ ἀδιαφορία καί τῶν ἐφοπλιστῶν καί τῶν ἴδιων τῶν Ναυτικῶν. Δέν θά ἔπρεπε τό Κράτος νἄχει σ' αὐτήν τήν διαχείρισιν οὔτε γνώμην οὔτε δύναμιν. Αὐτό συμβαίνει σ' ὅλα τά Ταμεῖα συντάξεως ἐργαζομένων σ' ὅλη τή γῆ, πλήν Ἑλλάδος. Ποιά δύναμις θά μπορέση νά ξαναφτιάξη τό ΝΑΤ; Ποῖοι μετέφεραν τά ὡραῖα δολλάρια καί Ἀγγλικές λίρες καί τά ἔκαναν δραχμές; Ἄς καταλάβουν καλά ὅσοι θά κυβερνοῦν αὐτόν τόν τόπον ὅτι Ἐμπορική Ναυτιλία μέ πληρώματα ἐκ τῆς Ἀσίας δέν γίνεται. Κατά συνέπειαν Ἑλληνική

...ας
...ι ἄνευ ἐλέγ-
...εῖς ἔχομεν ἑκα-
...ιων νήσων τά ὁποῖα
...ιστικῶς ν' ἀξιοποιήσω-
. ξένοι θά ἐπιθυμοῦσαν νά
...ίς βίλες των καί νἄχουν τήν ἡ-
...αν καί τήν ἀσφάλεια πού ζητοῦν.
Προχείρως ἀναφέρω Φλέβες, Ἅγιος Γεώργιος, Γιούρα, Κυρά, Ἀγκίστα, Μακρόνησος, Πάτροκλος κλπ. Ὅλα τά νησιά αὐτά βάσει πολεοδομικοῦ σχεδίου καί ἀναδασώσεως πωλούμενα σέ ξένους ἤ καί ντόπιους μποροῦν νά πληρώσουν ἀκόμα καί τό Δημόσιον χρέος.

...ραπο-
...ια πού ἔ-
...ιρα. Ἄν χάσω-
...ωγῶ κακῆς ἐξυπηρε-
...νά δουλέψουν τά πλοῖα
...α εἶχα δυσκολίες ἀπό τό 1946
...ούς πολιτικούς προσπαθώντας νά τούς δώσω νά καταλάβουν τί εἶναι ἡ Ἐμπορική Ναυτιλία διά τό Ἔθνος μας. Τώρα βλέπω ὅτι ἄν δέν φτιαχτῆ τό Ν.Α.Τ. μέ εἰσοδήματα (ὄχι ἐλεημοσύνη ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ) μέ κεφάλαια ἱκανά ἐκ τῶν εἰσοδημάτων καί μόνον νά πληρώνη τάς συντάξεις εἰς τούς πραγματικούς ναυτικούς καί ὄχι στούς ἄσχετους πού ἔβαλαν μέσα δέν θά ὑπάρξη Ἑλληνική Ναυτιλία.

Ἔχομε δεῖ τόσους κλάδους νά κατα-

Ἀλλά δέν εἶναι εὔκολο στήν χώρα τῆς Δημαγωγίας, τοῦ Φθόνου, καί τῶν Οἰκονομολόγων.

Παρόμοια σχέδια ἔγιναν καί στήν Ἱσπανία κι ἔτσι ἔφτασε ὁ Τουρισμός της τά 40.000.000. Βεβαίως σ' ἕνα τέτοιο σχέδιο ἄς μήν ἀρχίσουν τήν γκρίνια ὅτι πωλοῦμε τήν Ἑλλάδα. Ἀπό τήν ὥρα πού εἴμεθα στήν Κοινή Ἀγορά τῆς Εὐρώπης, ὅλη τήν Ἑλλάδα μπορεῖ ν' ἀγοράση κάθε μέλος τῆς κοινότητος. Τά περί στρατιωτικῶν ζωνῶν καί ἀσφάλειας εἶναι πλέον γιά μικρά παιδιά.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.
N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

ΝΑ ΙΣΧΥΣΟΥΝ ΠΑΛΙ ΟΙ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΗ ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Ἐκτιμῶ τίς ἐπανειλημμένες προσκλήσεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νά ἐκφράσω μερικές σκέψεις γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία μέ τήν εὐκαιρία τῆς ἐκδόσεως τοῦ πανηγυρικοῦ τεύχους τοῦ Ἰανουαρίου καί, λυποῦμαι πού τά τελευταῖα χρόνια ἀπέφυγα νά τό κάνω ἐπειδή αἰσθανόμουν πώς δέν εἶχα κάτι ἰδιαίτερα καινούργιο καί ζωντανό νά προσθέσω στόν συνεχιζόμενο διάλογο. Αὐτή τή φορά πάντως, θά ἤταν νομίζω ἐπιβεβλημένο νά ἐκφράσω σέ μερικές γραμμές ὁρισμένες σκέψεις γιά τήν διατήρηση στό μέλλον ἑνός ἀξιόλογου ἐμπορικοῦ στόλου που νά πλέει μέ τήν Ἑλληνική Σημαία.

Ὁ πατέρας τοῦ σημερινοῦ Πρωθυπουργοῦ, πρίν ἀπό χρόνια, εἶχε διατυπώσει τήν πέραν τοῦ ὀφθαλμοφανοῦς ἄποψη, πώς τά πλοῖα ἔχουν ἔλικες. Θά μποροῦσα νά προσθέσω πώς καί οἱ ἰδιοκτῆτες αὐτῶν τῶν πλοίων ἔχουν φτερά καί ἐνῶ ὅπως στήν ἱστορία τοῦ Ἰκάρου εἶναι ἀλήθεια ὅτι συνυπάρχει καί ἐδῶ ὁ κίνδυνος τῆς «Ὕβρεως», τόσο οἱ «ἔλικες» τῶν καραβιῶν ὅσο καί τά «φτερά» τῶν κτητόρων τους συντελοῦν ἁπλά ἀλλά ριζικά στήν πάλη γιά ἐπιβίωση — στήν ὁποία ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία ἀγωνίζεται ἕξι χρόνια τώρα.

Πατρογονικά, διατηρεῖ ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης βαθειά ριζωμένους μέ τήν πατρίδα του δεσμούς καί πολλές φορές ἐνδίδοντας σ᾽ αὐτούς, συμπεριφέρεται μέ τρόπο μαζοχιστικό γιά αὐτόν τόν ἴδιο. Εἶναι ὅμως ἐξωπραγματικό νά περιμένει κανείς νά συνεχίσει νά συμπεριφέρεται ἔτσι μπροστά στήν ἀπειλή τῆς ἴδιας του ἐπιβίωσης.

Ἔτσι λοιπόν, βρεθήκαμε ἀντιμέτωποι μέ μιά μαζική φυγή ἀπό τήν Ἑλληνική μας σημαία, πρός ἄλλα περισσότερο φιλόξενα ἐμβλήματα. Ἰδιαίτερα αὐτό τῆς ἀδελφῆς Δημοκρατίας τῆς Κύπρου. Ἔγινε ὅμως αὐτό μέ λύπη. Γιατί μέ λύπη δέν κυματίζει πλέον ἡ Ἑλληνική σημαία σέ κανένα ἀπό τά δεκατέσσερα πλοῖα μας. Καί μέ λύπη, πέραν ἀπό τήν Κυπριακή σημαία πλέουμε καί μέ σημαῖες τοῦ Παναμᾶ καί τῆς Λιβερίας. Καί μέ λύπη ἐπίσης στό πλοῖο πού φέρει τό ὄνομα τοῦ πατέρα μου, τό «ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.», ἡ σημαία τῆς Ἑλλάδος ὑπεστάλη καί ὑψώθηκε ἡ Κυπριακή στή θέση της. Καί μέ λύπη πάλι στό πλοῖο πού φέρει τό ὄνομα τοῦ πιό μεγάλου στοχαστῆ καί συγγραφέα τῆς σύγχρονης Ἑλλάδος, τοῦ Νίκου Καζαντζάκη, ὑψώσαμε τήν Κυπριακή ἀντί γιά τήν ἑλληνική, σημαία.

Ἡ Ἑλληνική Κυβέρνηση ἀσπάστηκε ἀπολύτως τίς ἀρχές τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς ἀρνούμενη, κατά τή διάρκεια αὐτῶν τῶν χρόνων τῆς κρίσεως, τήν παροχή βοηθείας σέ ἐθνικές ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις ἀντίθετα ἀπό αὐτό πού ἔπραξαν ἄλλα Δυτικο-Ευρωπαϊκά Ἔθνη πού, ἐπανειλημμένα, ἄμεσα καί ἔμμεσα, βοήθησαν τόν Ἐθνικό τους στόλο τακτικῶν γραμμῶν, οἰκονομικῶς ἤ καί ἀλλοτρόπως. Αὐτό ἀπό τήν μιά πλευρά. Ὅμως ἀπό τήν ἄλλη, δέν ἐπιτρέπει τίς ἀρχές τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς νά διέπουν τήν διαχείριση τῶν πλοίων πού φέρουν τήν δική της σημαία: ἀτελείωτος ὁ γραφειοκρατικός λαβύρινθος, φορολογικές ἐμπλοκές καφκαϊκῶν ἀναλογιῶν, ἐξωπραγματικές διατάξεις γιά τήν ἐπάνδρωση τῶν πλοίων καί τέλος ἕνα Ἀπομαχικό Ταμεῖο τοῦ ὁποίου ἡ ἴδια ἡ κρίσιμη οἰκονομική κατάσταση κάνει τήν διαχείριση του, αὐτή καθ᾽ αὐτή καί ἐν σχέσει πρός τούς πλοιοκτῆτες πού πληρώνουν στήν καλύτερη περίπτωση, προβληματική.

Δέν θά ἤθελα νά παραλείψω νά ἀναφέρω, σάν παράδειγμα τῶν τραγικῶν, θά ἔλεγε κανείς, σχέσεων μεταξύ πλοιοκτητῶν καί Κράτους, τήν περίπτωση ἑνός τῶν πλοίων μας τό ὁποῖο, ἐδῶ καί ἕξι χρόνια, πωλήθηκε σέ μιά Ἀμερικάνικη Ἑταιρία Πετρελαίων καί πού, γιά καθαρά δικούς του λόγους, τό Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν μᾶς ἐπιβάλλει ἀκόμη φόρους καί πρόστιμα ἀπό τήν ἡμέρα τῆς πωλήσεώς του μέχρι σήμερα, προσπαθώντας νά στείλη στή φυλακή τόν ἀντιπρόσωπο τῆς ἰδιοκτήτριας Ἑταιρίας, μολονότι τό πλοῖο, ὅπως εἶπα, ἔχει πάψει νά ἔχει τήν Ἑλληνική σημαία καί δέν μᾶς ἀνήκει γιά ἕξι χρόνια τώρα.

Ἔχουν γίνει ἡμιτελεῖς προσπάθειες καί ἐλάχιστες τροποποιήσεις πού εἶχαν ὑποδειχθεῖ στόν συνεχιζόμενο διάλογο ἀνάμεσα στήν Ἕνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καί τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας γιά νά ἐπανορθωθῆ ἡ κατάσταση τῶν πραγμάτων καί νά τεθῆ ἕνα τέλος στήν περαιτέρω ἀπογύμνωση τῆς Ἑλληνικῆς Σημαίας. Τά ἡμιτελῆ ὅμως μέτρα καί οἱ ἐλάχιστες τροποποιήσεις ἔπαψαν νά λειτουργοῦν πλέον καί ἡ ἀπογύμνωση συνεχίζεται. Ἐν ὄψει τῆς κρίσεως τῶν τελευταίων ἐτῶν, πού μόνον καί μόλις πρόσφατα ἔχει δείξει σημεῖα κοπασμοῦ, ὅλοι οἱ πλοιοκτῆτες ἀνά τόν κόσμο, Ἕλληνες ἤ Ἀλλοδαποί, προσπαθοῦν νά κάνουν οἰκονομίες, νά ἐλαχιστοποιήσουν τίς ζημιές τους, νά αὐξήσουν τά κέρδη τους καί, ἔχουν ἔτσι, καταφύγει σέ σημαῖες καί νηολόγια ὅπου κυριαρχεῖ μιά πεφωτισμένη ἀντίληψη ἐφαρμογῆς ἀρχῶν ἐλεύθερης ἀγορᾶς. Αὐτοί ἀκριβῶς οἱ πλοιοκτῆτες ἔχουν, σέ ὁρισμένες περιπτώσεις, ὑποχρεώσει τίς Ἐθνικές Κυβερνήσεις τους νά δημιουργήσουν διεθνῆ Νηολόγια μέ τήν Ἐθνική Σημαία, Νηολόγια ὅπου οἱ ἀρχές τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς θά ἐπικρατοῦν καί ὅπου, πλοιοκτῆτες πού, τέλος πάντων, δέν «εὐλογοῦνται» ἀπό τήν βοήθεια τῆς Κυβέρνησης, δέν θά εἶναι τουλάχιστον, «καταραμένοι» ἐξ αἰτίας τῆς παρέμβασής της.

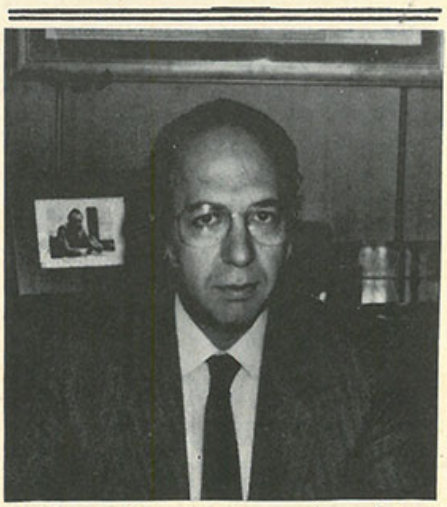
Ἡ Ἑλλάδα, πού ἤταν στό παρελθόν ἡ ἴδια, καί διά μέσου τῶν πλοιοκτητῶν της, πρωτοπόρος στή δημιουργία ἀρχῶν ἐλεύθερης ἀγορᾶς γιά τήν Ναυτιλία, ἀπέτυχε θλιβερά νά παρακολουθήσει τίς ἐξελίξεις τῆς σημερινῆς ἐποχῆς καί ψάχνει τώρα γιά καθοδήγηση ἀπό ἄλλες χῶρες ὅπως ἡ Νορβηγία — ἀντί νά κοιτάζει ὁ ὑπόλοιπος κόσμος στήν Ἑλλάδα γιά πρωτοβουλίες. Ἐν ὅσω χρόνω λοιπόν ἡ Ἑλλάδα δέν ἀναλαμβάνει τήν πρωτοβουλία τῆς ἐφαρμογῆς καί πάλιν τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς στήν ἐπάνδρωση, τήν φορολογία καί τήν διαχείριση τῶν πλοίων, οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες θά συνεχίσουν νά ψάχνουν φιλόξενα λιμάνια ὅπως τοῦ Παναμᾶ καί τῆς Λιβερίας καί, πιό κοντά στήν Πατρίδα, τῆς Κύπρου, ὅπου τέτοιες ἀρχές ἐφαρμόζονται, σέ εὐρεία ἔκταση καί μέ σοφία.

Καθώς εἶπα πιό πάνω, ἐμεῖς οἱ Ἕλληνες ἔχουμε ἕνα βαθύ συγγενικό δεσμό μέ τήν πατρίδα γῆ. Θά εἴμαστε κατενθουσιασμένοι, ὅπως εἴμασταν στό παρελθόν, νά τρέξουμε πάλι κάτω ἀπό τό γαλανόλευκο Ἔμβλημα, ἐν ὄψει ὅμως τῶν ἐν γένει οἰκονομικῶν συνθηκῶν πού διέπουν τήν Ναυτιλία σήμερα, δέν μποροῦμε νά τό πραγματοποιήσουμε ἰδιαίτερα ἐξ αἰτίας τοῦ κρατοῦντος πνεύματος, διατάξεων και κανονισμῶν. Ἔτσι θά μείνουμε μακριά μέχρις ὅτου ἡ πατρίδα μας μᾶς δεχτεῖ — γιά ἄλλη μιά φορά — μέ τίς ὀρθάνοικτες ἀγκάλες τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς, οἱ ὁποῖες μᾶς μεγάλωσαν, ἡ ἐγκατάλειψη τῶν ὁποίων μᾶς ἀνάγκασε νά φύγουμε.

Δράττομαι αὐτῆς τῆς εὐκαιρίας νά εὐχηθῶ σέ σᾶς, τό προσωπικό σας, τούς ἀναγνῶστες τοῦ περιοδικοῦ σας καί γενικότερα σέ ὅλους πού ἀποτελοῦν τήν Ἑλληνική Ναυτιλία, μέ πλοῖα ὑπό Ἑλληνική Σημαία ἤ ὄχι, ἕνα Ὑγιές καί Εὐεργετικό 1988.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΙΝΑΙ ΠΡΑΞΗ ΚΑΙ ΟΧΙ ΘΕΩΡΙΑ

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ



Κάθε πρακτική σκέψη καί πρόταση ἔχει πάντοτε τήν ἀδυναμία ὅτι ἀποτελεῖ μιά συγκεκριμένη λύση στό πρόβλημα πού προσπαθεῖ νά ἐπιλύση ἀλλά συγχρόνως περιέχει ἕνα δυναμισμό ὁ ὁποῖος ἀντιμετωπίζεται μέ δισταγμό καί ἄρνηση ἀπό ὅλους τούς ἀνθρώπους. Μέ βάση λοιπόν μιά ἄνετη καί ἴσως πολιτικά πρόσφορη διαδικασία βλέπουμε καθημερινά νά γίνεται πολύ συζήτηση χωρίς ἀποτέλεσμα ἐνῶ συγχρόνως τά ὑπό 'Ελληνική σημαία πλοῖα λιγοστεύουν. 'Η λέξη «ΜΕΤΡΑ» ἀπέκτησε μιά ἰδιαίτερη μαγεία καί σ' ὅλες τίς συζητήσεις συναντοῦμε καλόπιστους συνομιλητές πού ἀναφέρονται στά «Μέτρα» τά ὁποῖα ἔστω καί ἄν γνωρίζουν τήν ἐπικεφαλίδα τους ἀγνοοῦν τόν τρόπο ἐφαρμογῆς καί τήν ἀποτελεσματικότητά τους.

Ἔτσι δημιουργεῖται τό εὐνοϊκό κλῖμα πού συνήθως βοηθᾶ τήν δημιουργία εὐχάριστου κλίματος στήν παρέα καί διευκολύνει τήν χώνευση. 'Η ναυτιλία ὅμως συνεχίζει νά ἔχει προβλήματα καί μάλιστα σέ βαθμό πού νά δημιουργοῦνται φυγόκεντρες δυνάμεις καί μείωση τοῦ ὑπό 'Ελληνική σημαία 'Εμπορικοῦ Στόλου. 'Εφ' ὅσον λοιπόν ἔχουμε δυσκολία στήν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων ὁποιαδήποτε πολιτική θά εἶναι ἀναποτελεσματική καί ἡ ἀνεπάρκεια ἐπίτευξης τῶν στόχων σημαίνει σίγουρη ἀποτυχία. Μποροῦμε νά κάνουμε θετικά βήματα ἐφ' ὅσον ἐπιλύουμε ὅλα τά προβλήματα μέσα ἀπό ἕνα γενικό πολιτικό σχεδιασμό ἔτσι ὥστε νά ἐπαναφέρουμε τήν σιγουριά σ' ὅλους τούς ἀσχολουμένους μέ τήν Ναυτιλία ὅτι τό ΥΕΝ λειτουργεῖ ἄμεσα ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας ὄχι σπασμωδικά ἀλλά προγραμματισμένα καί μέ ἕνα ἤρεμο δυναμισμό πού πάντα ἐμπνέει σιγουριά καί ἐνθουσιασμό. 'Η ἄποψη, ὅτι ὁποιοσδήποτε κρατικός παρεμβατισμός θά ἀποτελοῦσε ἐμπόδιο στήν ἀνάπτυξη τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐπικράτησε μετά τήν ἀπελευθέρωση καί ἐπέβαλε ἀπό τότε μέχρι τίς μέρες μας πολιτική ἡ ὁποία δέν εἶχε βασικούς στόχους ἀλλά ἔδινε σπασμωδικές λύσεις πού δημιούργησαν ἕνα πλαίσιο τό ὁποῖο ὅσο καί ἄν λειτούργησε θετικά σέ περιόδους καλῆς ναυλαγορᾶς δέν εἶχε κανένα ἀμυντικό στόχο αὐτοπροστασίας τῆς Ναυτιλίας μας. Στήν διάρκεια αὐτῆς τῆς περιόδου ἡ 'Ελληνική ἐμπορική ναυτιλία εἶχε ἐντυπωσιακές ἐπιδόσεις καί παρουσίασε μιά πολύ σημαντική ἀνάπτυξη, ἔτσι πού δέν ἦταν καθόλου δύσκολο νά δημιουργηθεῖ ἡ ἐντύπωση πώς μιά διαφορετική πολιτική θά ἦταν σχεδόν καταστροφική.

Στήν ἴδια περίοδο καί στά πλαίσια τῆς πολιτικῆς πού ἐφαρμόστηκε τό ΥΕΝ δέν μποροῦσε παρά νά περιοριστεῖ στό ρόλο «παρατηρητῆ» καί «διεκπεραιωτῆ» γραφειοκρατικῶν διαδικασιῶν, ἄν ἐξαιρέσει κανείς τίς κατά καιρούς μεσολαβητικές προσπάθειες γιά τήν ἐπίλυση τῶν συλλογικῶν ναυτεργατικῶν διαφορῶν καί τόν ἔλεγχο τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. Αὐτός ἀκριβῶς ὁ «διεκπεραιωτικός» χαρακτήρας τοῦ ΥΕΝ καθόρισε καί τήν ὀργανωτική δομή του, ἔτσι πού νά μήν εἶναι δυνατή οὔτε ἡ σύλληψη τῶν κοσμογονικῶν ἀλλαγῶν στό χῶρο τῶν διεθνῶν θαλάσσιων μεταφορῶν καί τῶν νέων ἀναγκῶν (αὐτοματισμοί - τεχνολογικές ἐξελίξεις), πού αὐτές ἐπέβαλαν, οὔτε, πολύ περισσότερο, ἡ χάραξη καί προβολή μιᾶς ἐναλλακτικῆς, ρεαλιστικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς στό χῶρο τῶν διεθνῶν ὀργανισμῶν. 'Η πολιτική ἐπέβαλε τήν ὀργανωτική δομή καί αὐτή μέ τή σειρά της συντηρεῖ τήν πολιτική πού τή δημιούργησε. Δέν εἶναι λοιπόν καθόλου ἀνεξήγητη ἡ ἀμφισβήτηση τῆς ἀναγκαιότητας ὕπαρξης ἑνός ἀνεξάρτητου ΥΕΝ, πού τά τελευταῖα δέκα πέντε χρόνια διατυπώθηκε σάν συμπέρασμα διαμετρικά ἀντιθέτων στήν ἀφετηρία τους συλλογισμῶν καί προβληματισμῶν.

Βεβαίως, αὐτό δέν σημαίνει ὅτι ἔχουν ἐκλείψει τά περιθώρια γιά τήν ἄσκηση ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἀπό μέρους τῶν ἑκάστοτε κυβερνήσεων.

'Αντίθετα, τά περιθώρια αὐτά ὑπῆρξαν καί ὑπάρχουν πάντα, ἀρκεῖ νά μήν μετατίθενται ἀπό τή σωστή τους θέση. Καί ἡ θέση αὐτή εἶναι αὐτόνομη, ἀνεμπόδιστη ἀνάπτυξη καί δραστηριότητα τοῦ πλοίου στό διεθνῆ χῶρο. Ἔτσι φθάνουμε στήν ἔννοια τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πού ἐπιδιώκει νά ἀποσπᾶ ὀφέλη ἀπό τό πλοῖο ὑπέρ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, χωρίς νά παρεμβάλλει ἐμπόδια στήν ροή τῆς πηγῆς ἀπό τήν ὁποία προκύπτουν τά ὀφέλη αὐτά.

'Η συζήτηση πάνω στό ζήτημα αὐτό ἀναζωπυρώθηκε πρόσφατα μέ ἀφορμή τήν ἀναμόρφωση τοῦ Κυβερνητικοῦ σχήματος. 'Η ἐπικράτηση τῆς ἄποψης ὑπέρ τῆς διατήρησης τῆς αὐτοτέλειας τοῦ ΥΕΝ, παρά τίς ὅποιες ἐπιφυλάξεις ἐπιτρέπει τή σκέψη ὅτι ἡ Κυβέρνηση υἱοθετεῖ τελικά καί τήν ἄποψη, πώς καί δυνατή καί ἐπιθυμητή εἶναι ἡ χάραξη καί προβολή μιᾶς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἄποψη πού κερδίζει συνεχῶς ἔδαφος ἀνάμεσα σέ αὐτούς πού ἀσχολοῦνται μέ τά ναυτιλιακά πράγματα.

'Η τεράστια σημασία τῆς διατήρησης τῆς ταυτότητας τοῦ κράτους μας σάν «ναυτικό» εἶναι δεδομένη, γιά τοῦτο τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο σύμβουλος τῆς κυβέρνησης σέ θέματα ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, σημείωσε τήν παραπάνω κυβερνητική θέση καί ἀφοῦ ἔλαβε ὑπόψη του καί τούς κυβερνητικούς στόχους ὅ-

at Argentina

HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469
or 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRES

πως αὐτοί διατυπώθηκαν στό προεκλογικό πρόγραμμα, τίς προγραμματικές καί ἄλλες εἰδικότερες δηλώσεις τῆς κυβέρνησης καί τό πενταετές πρόγραμμα κοινωνικῆς καί οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης, προχώρησε στήν ἐπεξεργασία μιᾶς σειρᾶς μέτρων, μέ τά ὁποῖα πιστεύει ὅτι εἶναι δυνατόν νά προωθηθοῦν δυναμικά λύσεις γιά τά περισσότερα ἀπό τά προβλήματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, νά βοηθηθεῖ τό ξεπέρασμα τῆς κρίσης καί νά μποῦν τά θεμέλια γιά τήν παραπέρα ἀνάπτυξη τοῦ ζωτικοῦ αὐτοῦ κλάδου τῆς οἰκονομίας.

Κατά τό σχεδιασμό τῶν προτεινομένων ἐνεργειῶν καί λύσεων πού ἔγινε ἀπό μία εἰδικά γιά τόν σκοπό αὐτό συσταθεῖσα ἐπιτροπή, οἱ ἀπόψεις καί τά συμφέροντα τῶν ἐνδιαφερομένων κοινωνικῶν καί ἐπαγγελματικῶν ὁμάδων, ὅπως κατά καιρούς ἔχουν ἐκφρασθεῖ ἀπό τούς φορεῖς, πού τίς ἐκπροσωποῦν, ἐλήφθησαν ὑπόψη στά πλαίσια ὅμως μιᾶς σφαιρικῆς ἀντιμετώπισης τῆς ὑπάρχουσας κατάστασης, τῶν δυνατοτήτων τοῦ κλάδου καί τῶν προτεραιοτήτων πού ἐπιβάλλει ἡ ἀντιμετώπιση τῆς κρίσης.

Πρέπει ἐδῶ νά τονισθεῖ, ὅτι τά μέτρα αὐτά εἶναι βασισμένα στό παρακάτω «πλαίσιο ἀρχῶν».

(α) Ὅτι ἡ πολιτεία ἀναγνωρίζει τήν ναυτιλία σάν χῶρο ἀνάπτυξης τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας.

(β) Ὅτι ὁποιαδήποτε συμβολή τῆς πολιτείας πρέπει νά ἐξασφαλίζει καί τήν εὐρύτερη δυνατή κοινωνική συναίνεση καί νά στοχεύει ἀκριβῶς στήν ἐνίσχυση τῶν ἰδιωτικῶν πρωτοβουλιῶν, ἀκόμη δέ πρέπει ἀνεμπόδιστα νά συνεχισθεῖ ἡ ἐλεύθερη διαχείριση τοῦ πλοίου.

(γ) Ὅτι ἡ Ἑλλάδα εἶναι μεγάλη ναυτική δύναμη καί ἔχει διεθνή συμφέροντα πού χρειάζονται προστασία.

(δ) Ὅτι ἡ Πολιτεία ἀναγνωρίζει τήν ἀνάγκη διατήρησης τῶν ἤδη ὑφισταμένων θεσμικῶν πλαισίων πού διέπουν τήν ναυτιλία μας.

Τέλος, σημειώνουμε ὅτι τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο δέν ἐξέτασε τό ζήτημα τοῦ ἐκδημοκρατισμοῦ τοῦ ναυτεργατικοῦ συνδικαλιστικοῦ κινήματος ἐνόψη τῆς πρωτοβουλίας τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νά συστήσει γιά τό θέμα αὐτό εἰδική γνωμοδοτική ἐπιτροπή, οἱ προτάσεις τῆς ὁποίας δέν ἔχουν ἀκόμη γίνει γνωστές.

Στό σχεδιασμό τῆς προτεινομένης ἀναδιοργάνωσης πρέπει νά παρθεῖ ἰδιαίτερη μέριμνα γιά τήν ἐνίσχυση τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου, πού θά ἀναλάβουν τό βάρος τῆς χάραξης καί προβολῆς τῆς πολιτικῆς γιά τήν ἀνάπτυξη τῆς ὑπάρχουσας ὑποδομῆς μέ γνώμονα τήν ἀρχή ὅτι ἡ ὕπαρξη ἑνός ἰσχυροῦ στόλου προϋποθέτει, ἐκτός τῶν ἄλλων, σωστή ὑποστήριξη τῆς ναυλαγορᾶς, ρύθμιση τῶν ναυτασφαλιστικῶν θεμάτων, κατάρτιση σχεδίων ἀνανεώσεως τοῦ στόλου καί συνακόλουθα ναυπηγοεπισκευαστικῶν προγραμμάτων.

Τό ΥΕΝ, στά πλαίσια τῆς νέας ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, πρέπει νά ἀποκτήσει τή δυνατότητα, ἀλλά καί τήν ἱκανότητα νά παρεμβαίνει ἐνεργά στόν ἔλεγχο τῆς λειτουργίας τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων, καθώς καί στό κύκλωμα διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων, τομεῖς πού σήμερα ἐλέγχονται σχεδόν ἀποκλειστικά ἀπό τό Ὑπουργεῖο Βιομηχανίας. Ὁ σχεδιασμός ὅμως, ἑνός προγράμματος ἀνανεώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καί ἡ ἐφαρμογή του, εἶναι ἀδύνατοι χωρίς τόν ἔλεγχοτῶν κλάδων αὐτῶν τῆς βιομηχανίας καί τή σαφή γνώση τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας.

Εἰδική μελέτη ἐπίσης ἀπαιτεῖται γιά τό σχεδιασμό μιᾶς πολιτικῆς ναυτικῶν ἀσφαλίσεων μέ πρῶτο στόχο τήν ἀναμόρφωση τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου, πού σήμερα εἶναι ἀπόλυτα ἀνεπαρκές, ὥστε νά δοθεῖ ἡ δυνατότητα γιά τήν δημιουργία μιᾶς ἀγορᾶς ναυτικῶν ἀσφαλίσεων ἱκανῆς νά καλύψει ἐναλλακτικά τίς σύγχρονες ἀνάγκες τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἰδιαίτερη ἐνθάρρυνση χρειάζεται ὁ κλάδος τῆς ἀλληλασφαλίσεως, πού ἡ ἀνάπτυξή του προσκρούει σήμερα στό ἀναχρονιστικό νομοθετικό καθεστώς περί συνεταιρισμῶν. Ἡ δημιουργία μιᾶς Ὑπηρεσίας γιά τήν παρακολούθηση αὐτῶν τῶν ζητημάτων στό ΥΕΝ εἶναι ἐντελῶς ἀπαραίτητη.

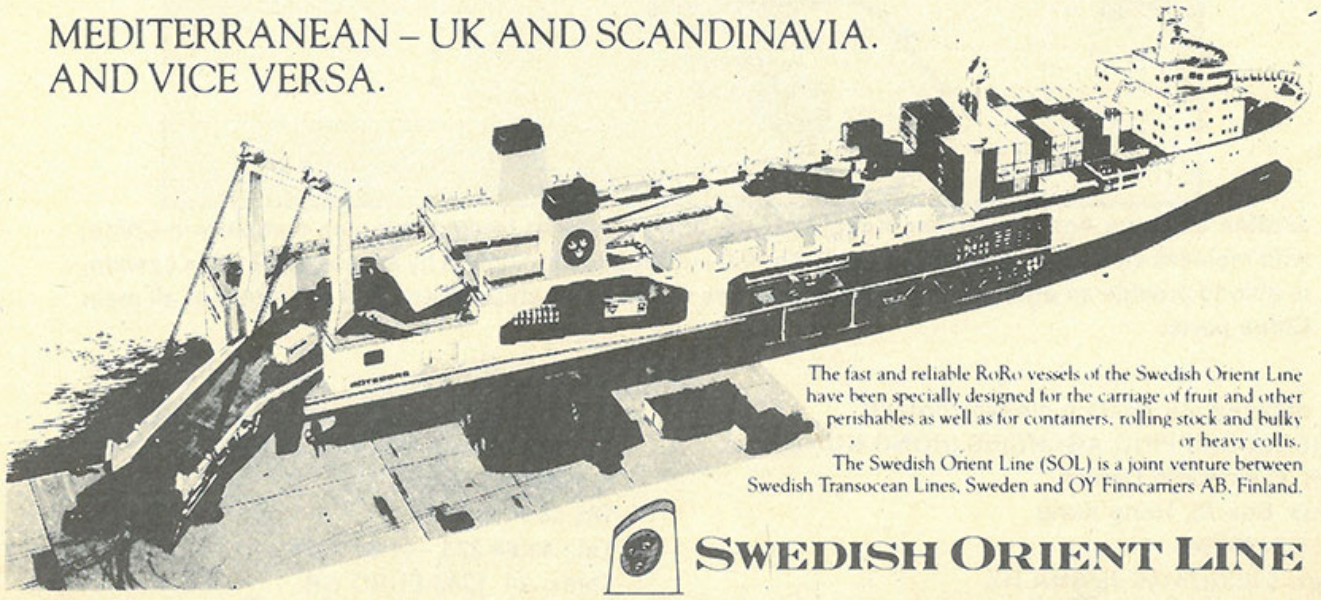
Ἡ διεκδίκηση ἑνός ἡγετικοῦ ρόλου στή διαμόρφωση μιᾶς κοινῆς εὐρωπαϊκῆς πολιτικῆς σύμφωνης μέ τά ζωτικά ἑλληνικά συμφέροντα ἐπιβάλλει τήν ἀντίστοιχη ἐνίσχυση τῶν ἁρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ ΥΕΝ καί τήν ἄμεση ἐφαρμογή ἑνός σχεδίου μετεκπαίδευσης καί ἐπιμόρφωσης τῶν ὑπηρετούντων καί πεπειραμένων στελεχῶν του. Εἶναι φανερό, πώς ἐνῶ σέ ὁρισμένους τομεῖς ἡ ἀναδιοργάνωση, πού προτείνεται, μπορεῖ νά γίνει μέ τό σημερινό νομοθετικό καθεστώς, σέ ἄλλους χρειάζεται ἡ προσαρμογή τοῦ κανονισμοῦ τοῦ Ὑπουργείου σέ νέες ἀνάγκες.

Αὐτό πρέπει νά γίνει ἀφοῦ ἀκουσθοῦν καί οἱ γνῶμες τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐπαγγελματικῶν κλάδων, πού δικαιολογοῦν τό ἀντίστοιχο συμφέρον. Ἀπάνω σέ μία τέτοια Διοικητική ὀργάνωση θά μπορέσουμε νά βροῦμε λύσεις καί νά δημιουργήσουμε τίς προϋποθέσεις γιά μιά ἀναπτυξιακή πορεία τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΒΑΣ. ΚΟΥΤΣΗΣ

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



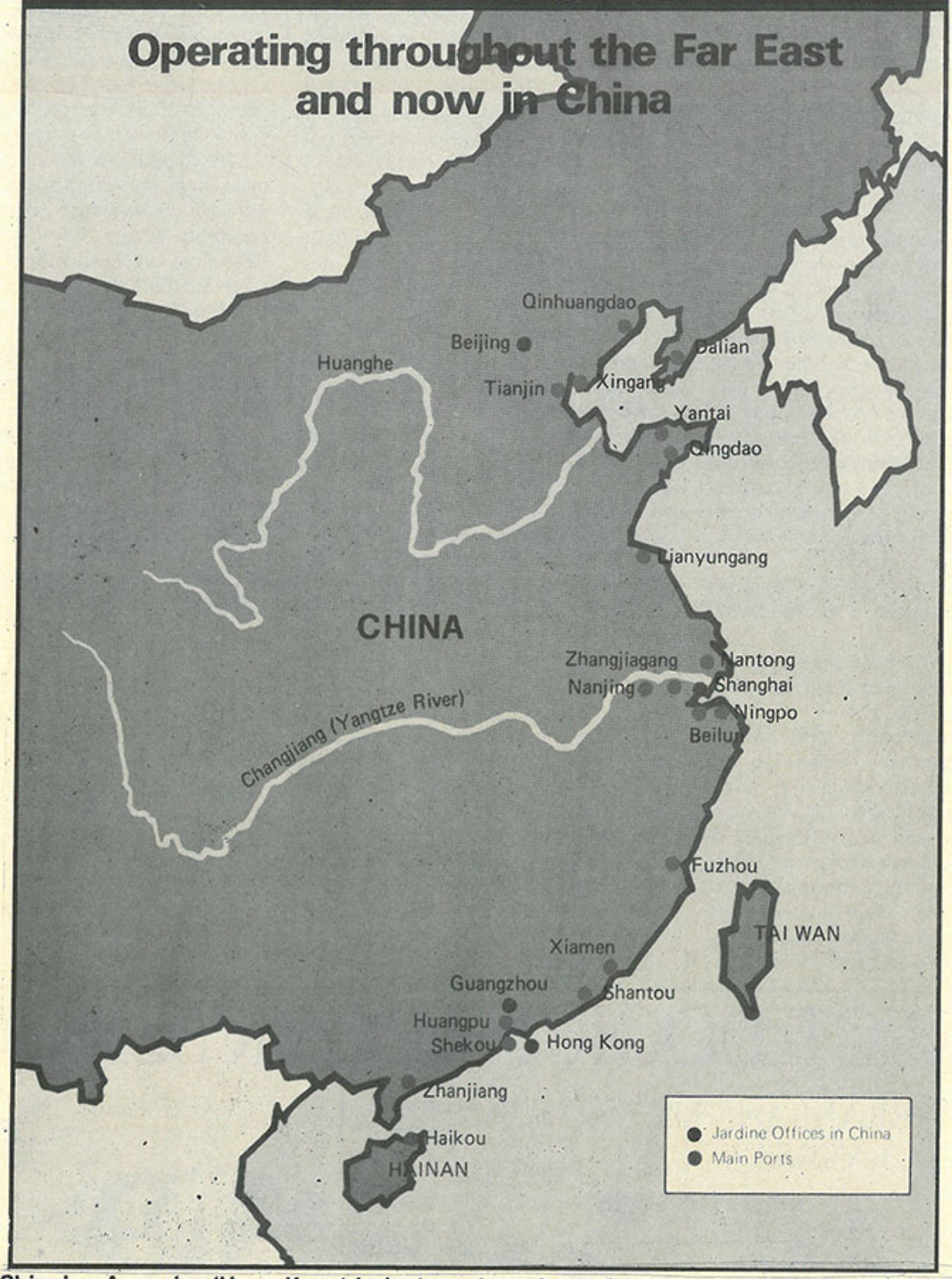
The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy colli.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finncarriers AB, Finland.

SWEDISH ORIENT LINE

Jardine Shipping Agencies

Operating throughout the Far East and now in China



Jardine Shipping Agencies (Hong Kong) Ltd., the only registered foreign shipping company in China, with resident staff at offices in Beijing, Shanghai and Guangzhou linked by a leased line telex system, is able to provide an efficient supervisory services on behalf of shipowners, and operators at all main China ports.

For detailed information please contact:
JARDINE SHIPPING AGENCIES (HONG KONG) Ltd.
38/F., Connaught Centre,
G.P.O. Box 70, Hong Kong
Tel: 5-8439256
Telex: 63652/74145 JMSHA HX
Contact: Mr. Patrick Ng

or our Representative office in Greece
T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.
8, Paleas Trapezis Str.
185 36 PIRAEUS
Tel.: 41 84 275 - 41 84 277
Telex: 24 1249 EURO GR.
Contact: Mr. T. Giavridis

Νά ἀλλάξει ἡ στάση τῆς Πολιτείας

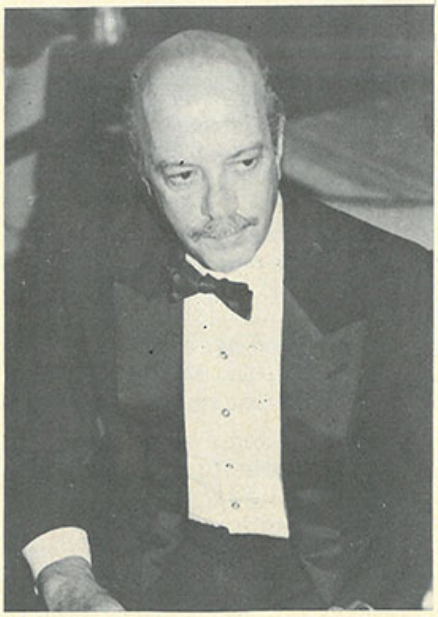
Τοῦ κ. ΝΙΚΟΛΑ Σ. ΛΑΙΜΟΥ

Ἀγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Ἀπό πολύ νέο μοῦ ἔμαθαν νά διαβάζω τά «Ναυτικά Χρονικά». Καί πολύ σωστά γιατί μαζί μέ τά τόσα ἄλλα ἐρεθίσματα πού εἶχα συνέβαλαν στό νά μοῦ ἐμφυσήσουν τήν ἀγάπη στή θάλασσα καί πάνω ἀπ' ὅλα τή πίστη ὅτι ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία εἶναι ὁ Παρθενώνας τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐπιχειρηματικοῦ Πνεύματος. Θυμᾶμαι ἀκόμη μέ τί δέος καί θαυμασμό πρωτογνώρισα τόν ἀείμνηστο Δημήτρη Κωττάκη στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ '60, ὅταν ἡ Ναυτιλία μεγαλουργοῦσε κι' ἐκεῖνος χαιρόταν σάν μικρό παιδί πού τά μηνύματά του καί οἱ ἀγῶνες του ἔπαιρναν σάρκα καί ὀστά.

Τό γράμμα σας τό ἔλαβα πολύ ἀργά καί πρέπει νά ὁμολογήσω ὅτι μέ βρῆκε τελείως ἀπροετοίμαστο νά λάβω μιά θέση καί νά ἐκφράσω ἀπόψεις γιά τά προβλήματα τῆς Ναυτιλίας μας στήν εἰδική πρωτοχρονιάτικη ἔκδοση τοῦ τόσο ἐγκριτου περιοδικοῦ σας. Ὕστερα ὅμως ἀπό μιά ἤρεμη σκέψη θεώρησα ὅτι εἶναι καθῆκον μου ἄν καί λίγος ὁ χρόνος, ν' ἀνταποκριθῶ στήν τόσο κολακευτική σας πρόσκληση.

Βρισκόμαστε ἐπιτέλους πάλι σήμερα μπροστά σέ μιά ναυτιλιακή ἀνάκαμψη ὕστερα ἀπό τά δεινά τῶν τελευταίων πέντε ἐτῶν τά ὁποῖα ἄφησαν βαριά κατάλοιπα στό Ναυτιλιακό κόσμο. Πολύ ἀξιόλογοι συνάδελφοι, ὀνόματα μέ ἱστορία, παρακαταθῆκες καί μεγάλους ἀγῶνες, δέν εἶναι πλέον μαζί μας γιά τήν συνέχιση τοῦ ἀγώνα. Ὑπῆρξαν θύματα τῆς πρωτοφανοῦς Θεομηνίας. Εἶναι τόσο κρίμα καί πολύ λυπηρό αὐτό τό πλῆγμα. Καί νά φαντασθῆ κανείς ὅτι σ' αὐτή τήν συμφορά εἴχαμε ν' ἀντιμετωπίσουμε τήν ἀστοργία καί τούς ἀψυχολόγητους πειραματισμούς τῆς πολιτείας, τόν χλευασμό καί τήν πικρόχολη κριτική μέρους τοῦ Τύπου μά πάνω ἀπ' ὅλα τίς παράλογες ἀπαιτήσεις τῶν Ναυτεργατικῶν Σωματείων, εὐτυχῶς ὄχι τῶν συνειδητῶν ναυτεργατῶν, στίς



τάξεις τῶν ὁποίων οἱ περισσότεροι συνάδελφοί μου ὅπως κι ἐγώ ἔχουμε τίς ρίζες μας.

Τόν τελευταῖο καιρό μέ ἀνακούφιση χαιρετίζουμε τήν ἀλλαγή πορείας τῆς κυβέρνησης. Μέ ἱκανοποίηση βλέπουμε τήν ἀναβάθμιση τοῦ Ὑπουργείου μέ τήν ἀνάληψή του ἀπό τόν ἄξιο καί γενναῖο πρώην Ὑπουργό Ἐργασίας κ. Ε. Γιαννόπουλο, ὁ ὁποῖος μέ τόν ἐρχομό του στό Λονδῖνο μᾶς ἔπεισε ὅτι ἔχει συνειδητοποιήσει τό πρόβλημα καί ἀναμφίβολα ἔχει τό ἀνάστημα καί τό ἀπαιτούμενο κύρος, γιά νά κερδίση τή χαμένη ἐμπιστοσύνη τῆς πλοιοκτησίας πρός τήν πολιτεία. Χρειάζεται ὅμως, γιά νά ξεπεραστοῦν τά ἐμπόδια, πολύ θάρρος, ἔστω καί ἄν αὐτό σημαίνει πολιτικό κόστος. Ὁ Ναυτιλιακός κόσμος καί εἰδικά ἡ πλοιοκτησία χρειάζεται χρόνο γιά νά ἐπανακτήση τήν πίστη της στίς προθέσεις τῆς πολιτείας καί κατ' ἐπέκταση τήν πεποίθηση ὅτι ἡ καινούργια πορεία δέν εἶναι μιά προσωρινή ἐν ἀντιμονῆ γραμμή γιά νά ξαναγυρίσει στήν ἀρχική της πορεία πλεύσεως ὅταν ἡ φουρτούνα περάσει.

Καί ἀρχίζω τά σχόλιά μου μέ τό Ν.Α.Τ. πού ἀποτελεῖ τήν παρηγοριά, τό στήριγμα καί τήν ἐλπίδα τοῦ ναυτεργάτη. Θά πρέπει νά ἀναδιοργανωθεῖ ἐκ βάθρων ἔτσι πού νά ὑπηρετεῖ τόν συνταξιοῦχο καί νά πάψει ἡ διοίκηση νά πιστεύει ὅτι ἐπειδή εἶναι ὁ κρατών, εἶναι καί ὁ ἀφέντης. Νά μειωθοῦν οἱ σπατάλες τῆς διοίκησης. Καί αὐτό μπορεῖ νά ἐπιτευχθεῖ: α) ἄν τό ἐπανδρώσουμε μέ συνταξιούχους ναυτικούς πού σήμερα φεύγουν ἀπό τήν θάλασσα τόσο νέοι καί μέ πολλά προσόντα. Εἶμαι βέβαιος ὅτι οἱ συνταξιοῦχοι αὐτοί ναυτικοί δέν θά ἔχουν μεγάλες ἀπαιτήσεις, ἀφοῦ θά παίρνουν τή σύνταξή τους. Συγχρόνως θά σταματήσουμε πολλούς ἀπό αὐτούς νά πηγαίνουν νά ξαναμπαρκάρουν σέ ξένα πλοῖα, γιά νά συμπληρώσουν τήν πενιχρή σύνταξή τους πού παίρνουν τώρα. Πάνω ἀπ' ὅλα τό Ν.Α.Τ. θά ἐπανδρωθεῖ μέ ἀνθρώπους ἱκανούς πού θά ξέρουν νά σέβωνται τόν μόχθο τοῦ συναδέλφου τους ναυτεργάτη. β) Συντάξεις ἀπό τό ΝΑΤ θά πρέπει νά παίρνουν μόνο ἐκεῖνοι πού ἔχουν προσφέρει στόν κουρβανά του. Ἄν τό κράτος εἶναι τόσο φιλόστοργο ἄς δημιουργήσει ἕνα ἄλλο ταμεῖο καί ἄς περιθάλψει μέσω αὐτοῦ ὅσους δέν εἶναι ναυτικοί. Εἶναι ἀδιανόητο νά κάνη μνημόσυνα μέ ξένα κόλυβα.

Τό κράτος εἰσπράττει ἀπό τά ξένα πλοῖα πού εἶναι συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ τήν λεγόμενη εἰσφορά, πού εἶναι ἰσότιμη μέ τή φορολογία τῶν ἑλληνικῶν πλοίων. Ἡ εἰσφορά αὐτή ἐπιβλήθηκε στήν πλοιοκτησία ἐπί κυβερνήσεως Κάραμανλῆ μετά τή μεταπολίτευση, γιά νά ἔχει τή δυνατότητα τό πλοῖο νά εἶναι συμβεβλημένο μέ τό ΝΑΤ καί κατ' ἐπέκταση νά χρησιμοποιῆ ἑλληνικά πληρώματα. Εἶναι πιά καιρός καί δίκαιο αὐτό τό χαράτσι νά παρακρατεῖται ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ καί ὄχι ὑπέρ τῆς πολιτείας διότι ἀνήκει στούς ναυτικούς. Μ' αὐτό τόν τρόπο ἡ πολιτεία θά ἐπανορθώση ἴσως τήν ἐσφαλμένη διαχείριση τῶν συναλλαγ-

TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ματικῶν ἀπουσιάτων του Ταμείου, πού εἶχε σάν συνέπεια τήν πτώχευσή του καί τήν καταφυγή του στόν δανεισμό ἀπό τό κράτος γιά τήν πληρωμή τῶν συντάξεων.

Ἕνα ἄλλο θέμα πού ἐπείγει εἶναι νά ἀναγνωρισθεῖ ἡ ὑπηρεσία γιά προαγωγικό δίπλωμα στούς Ναυτικούς πού ὑπηρετοῦν σέ πλοῖα μέ ξένη σημαία μή συμβεβλημένα. Κι' ἄς γίνει αὐτό μέ τόν ὅρο ὅτι στό πλοῖο πού ὑπηρετοῦν ὁ Πλοίαρχος καί ὁ Α' Μηχανικός καθώς καί δύο ἄλλοι ἀξιωματικοί θά εἶναι Ἕλληνες. Μ' αὐτό τόν τρόπο ὁ ναυτικός θά πληρώνει τίς εἰσφορές του γιά τήν ἐξαγορά τῆς ὑπηρεσίας του καί θά ἐξασφαλίζεται ἔτσι ἡ ἐργασία σέ τέσσερεις ἀκόμη Ἕλληνες ναυτικούς.

Τά ναυτεργατικά σωματεῖα ὀφείλουν νά σταματήσουν τή στείρα πολιτική τους καί νά δοῦν τή Ναυτιλία ὡς πηγή καλοπληρωμένης ἐργασίας. Ἄς σταματήσει ὁ ἀνταγωνισμός τῶν παράλογων ἀπαιτήσεων, πού πολλές φορές πηγάζει ἀπό ταπεινή δημαγωγία γιά τήν ἐξασφάλιση τῆς ἐπανεκλογῆς τῶν ἐνδιαφερομένων.

Ἰσχυρή Ναυτιλία σημαίνει προσφορά ἐργασίας μέ καλλίτερους μισθούς καί ὅρους ἐργασίας ἀπό ὅ,τι ὁρίζουν οἱ συλλογικές συμβάσεις. Εἶναι καιρός πιά ν' ἁπλοποιηθεῖ ἡ Ἑλληνική Συλλογική Σύμβασις. Ἄς φύγουν οἱ πεπονόφλουδες πού δημιουργοῦν τεράστια προβλήματα στήν ἑρμηνεία τους. Θά ἤθελα ἐπίσης νά προσθέσω τήν παρατήρηση ὅτι δέν εἶναι δυνατό σήμερα νά πληρώνει ἡ πλοιοκτησία ἀποζημιώσεις ἀνάλογα μέ τήν γεωγραφική περιοχή στην ὁποία καταγγέλλεται ἡ σύμβαση. Αὐτό τό μέτρο θεσπίστηκε ὅταν ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν ναυτικῶν γινόταν μέ πλοῖα καί τραῖνα. Τώρα ὅλοι γυρίζουν στά σπίτιά τους ἀεροπορικῶς, μέ ἐλάχιστη διαφορά χρόνου. Πῶς δικαιολογεῖται λοιπόν ἡ διαφοροποίηση στήν ἀποζημίωση σέ 15, 30 καί 45 μέρες ἀνάλογα μέ τόν τόπο ἀπολύσεως;

Ἕνα μέρος τοῦ τύπου θά πρέπει νά σταματήσει τήν λασπολογία καί νά περάσει τό μήνυμα ὅτι Ἕλληνας ἐφοπλιστής δέν εἶναι «ὁ ἐφ' ὅπλου λόγχη ληστής», ὅπως ἐλέχθη στό παρελθόν, ἀλλά ἕνας Ἕλληνας πού ἀγαπᾶ τήν πατρίδα του. Εἶναι ἕνας ἐπιχειρηματίας μέ διεθνή ἀναγνώριση καί ἀκτινοβολία πού ποτέ δέν ζήτησε τίποτα περισσότερο ἀπό τήν στοργή, κατανόηση καί προστασία τῆς πολιτείας. Ἄς γίνει λοιπόν σύνθημα ὅτι ἡ Ναυτιλία εἶναι ὁ μεγαλύτερος πρέσβης τοῦ Ἑλληνισμοῦ στόν ὑπόλοιπο κόσμο καί ἡ μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη μέσα στήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα. Σεῖς ὁ τύπος ἄς γαλουχήσετε τούς νέους μέ τήν ἰδέα ὅτι ἡ Ναυτιλία προσφέρει ὄχι μόνον καλή καί ἀποδοτική ἐργασία, ἀλά καί ὅτι εἶναι ἐπάγγελμα πού κατ' ἐξοχήν ἀνέδειξε ἀνθρώπους στίς ὑψηλότερες βαθμίδες τῆς πλοιοκτησίας ὄχι ἐξ αἰτίας κληρονομικῶν καταβολῶν, ἀλλά ἀπό τό κέφι καί τήν ἀγάπη πρός τήν θάλασσα.

Θά πρέπει ἀκόμα ὁ τύπος νά δεῖ τά θαλασσινά ἀτυχήματα ὡς ἐπακόλουθο τῶν ἀνθρωπίνων σφαλμάτων. Σ' ὅλα τά γεωγραφικά πλάτη καί μήκη αὐτά συμβαίνουν. Βλέπε «Herald of Free Enterprise». Ἄς ἀναλογισθοῦν μερικοί ἀπό τούς δικούς μας δημοσιογράφους μέ τί προστατευτική ὀμπρέλλα οἱ Ἄγγλοι συνάδελφοί τους κάλυψαν μιά τραγωδία ὅπου ἡ ἀνθρώπινη ἀμέλεια ἔπαιξε πρωταρχικό ρόλο.

Δέν θέλω οὔτε νά διανοηθῶ τό φαρμάκι πού θά ἔπεφτε στό δικό μας τύπο σέ παρόμοια περίπτωση.

Οἱ ναυτικές σχολές θά πρέπει νά ἐπανέλθουν στήν προηγούμενη δομή τους πού τόσους ἄριστους καί ὁλοκληρωμένους ναυτικούς δημιούργησαν. Πάνω σ' αὐτούς στηρίχθηκε τό Ναυτικό μας μεγαλούργημα. Γιά πιό λόγο λοιπόν οἱ νεωτερισμοί καί οἱ πειραματισμοί;

Τό ναυτικό ἐπάγγελμα εἶναι κατ' ἐξοχήν ἰδιάζον. Θέλει ἀνθρώπους μέ ἀτσάλινα νεῦρα καί μεγάλη πειθαρχία. Ὁ ναυτικός γιά νά εἶναι εὐτυχής πρέπει νά μάθη νά πειθαρχεῖ πρῶτα στόν ἑαυτό του καί ὕστερα στούς ἀνωτέρους του ὥστε στή συνέχεια νά σφυρηλατηθῆ γιά νά ἀντιμετωπίζει μέ στωϊκότητα καί θάρρος τό θαλασσινό στοιχεῖο πού τόσους κινδύνους καί ἀπρόοπτα ἐνέχει.

Ἄς εὐχηθοῦμε ὅτι ἐπιτέλους ἡ πολιτεία θ' ἀλλάξη στάση ἀπέναντι στήν Ναυτιλία διότι ὅπως διαπιστώθηκε τά τελευταῖα χρόνια δέν εἶναι δυνατόν νά μαντρωθεῖ γιατί εἶναι πολύ εὐαίσθητη στούς διάφορους πειραματισμούς καί ἀκροβατισμούς. Χρειάζεται λοιπόν σωστή, συνετή καί συνεπή μεταχείριση, διαφορετικά θά συνεχίσει νά φεύγει ὅπως συνέβηκε τά τελευταῖα χρόνια, πράγμα πολύ λυπηρό βέβαια.

Καί ὅπως ξέρουμε πολύ δύσκολα ἐπιστρέφει. Ἐπίσης θά πρέπει νά ἐπανεξετασθῆ τό φορολογικό σύστημα τό ὁποῖο εἶναι τόσο ἄδικο. Δέν μπορεῖ π.χ. ἕνα VLCC ἤ ἕνα CAPE νά πληρώνει 4 μέ 5 φορές περισσότερα ἀπό ἕνα product carrier ἤ ἕνα handy size bulk carrier, διά τόν ἁπλούστατο λόγο ὅτι δέν κερδίζει 4 μέ 5 φορές περισσότερα. Ἀντίθετα, μάλιστα, χάνει πολύ περισσότερα τήν ἐποχή τῆς δυσπραγίας. Τέλος ἄς τακτοποιηθεῖ καί τό θέμα τῆς σύνθεσης. Δέν μποροῦμε π.χ. νά διαλαλοῦμε ὅτι ἔχουμε τούς καλλίτερους ναυτικούς καί συγχρόνως νά ἀπαιτοῦμε 25% καί 30% περισσότερους ἀπό τούς Σκανδιναβούς, Κορεάτες, Κινέζους καί Φιλιππινούς γιά τήν ἐπάνδρωση τῶν ἑλληνικῶν πλοίων.

Ξεκίνησα λέγοντας ὅτι ἡ Ναυτιλία εἶναι ὁ Παρθενώνας τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐπιχειρηματικοῦ πνεύματος. Ἔστω καί ἀργά ἄς ἀγωνισθοῦμε ὅλοι μαζί γιά τήν ἐπιβίωση καί ὑπόστασή της. Ἄς μήν δίνουμε τήν εὐκαιρία σέ ΝΕΩΤΕΡΟΥΣ ΕΛΛΗΝΟΥΣ νά μᾶς τήν κλέψουν. Θά εἶναι τραγικό ἐπαναλαμβάνοντας τά σφάλματα τῆς φυλῆς μας νά ἀφήσουμε τήν Ναυτιλία μας νά τήν προσεταιριστοῦν ξένοι.

Κλείνοντας θά ἤθελα νά εὐχηθῶ ὁ καινούργιος χρόνος νά φέρη ὑγεία, προκοπή καί εὐτυχία στήν Διεύθυνση καί τό προσωπικό σας καθώς καί σ' ὅλο τό Ναυτιλιακό κόσμο.

ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANCLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"
TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS
FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

γνωρίζουν τό θέμα κι ἐπί πλέον θέλουν νά φανοῦν **εὐχάριστοι** καί ὄχι **ὠφέλιμοι.**

Μέχρι τώρα βλέπομε δικηγόρους νά ἀναλαμβάνουν τό Ὑπουργεῖον Δικαιοσύνης. Κανείς δέν ἔχει ἀντιρρήσεις, διότι ὁ δικηγόρος γνωρίζει τά νομικά θέματα, τά ὁποῖα χειρίζεται στό Ὑπουργεῖο Δικαιοσύνης.

Ἄν διωρίζετο Ὑπουργός Δικαιοσύνης ἕνας ἐφοπλιστής, ὅλοι θά ἀποροῦσαν καί θά ἔλεγαν τί γνωρίζει ἀπό νομικά; Μέ τήν ἴδια λογική ἀπορομε κι ἐμεῖς πού Ὑπουργοί Ναυτιλίας γίνονται δικηγόροι. Δέν δικαιούμεθα νά ἐρωτήσωμε τί ξέρουν οἱ δικηγόροι ἀπό Ἐμπορική Ναυτιλία;

Καθαρά πράγματα. Δέν ἐπιτρέπεται ἡ σαλατοποίηση τῶν εἰδικοτήτων. Ὅπως ἕνας ἐφοπλιστής δέν μπορεῖ νά ἐννοήση καί νά λύση τά προβλήματα τῶν δικηγόρων, ἔτσι κι' ἕνας δικηγόρος δέν μπορεῖ νά ἐννοήση καί νά λύση τά προβλήματα τῆς ναυτιλίας.

Ἀπό πλευρᾶς ἄς ποῦμε διοικήσεως γιά μένα ἡ λύσι εἶναι ἁπλούστατη. Πρέπει ἡ Ναυτιλία νά ἀνακηρυχθῆ σέ **ὑπόθεσι ἐθνικῆς σημασίας,** πρᾶγμα πού σημαίνει ὅτι θά ἀπαιτήσει **ὑπερκομματικό χαρακτήρα. Καί στήν συνέχεια νά ἀναλάβουν τήν διεύθυνση της οἱ φυσικοί της φορεῖς** πού εἶναι οἱ Ἐφοπλισταί.

Ὁ ρόλος τοῦ Ἑλληνικοῦ κράτους στην ναυτιλία ὀφείλει νά εἶναι **συγκεκριμένος.** Καί πρίν ἀπ' ὅλα τό κράτος ὀφείλει νά γνωρίζη τάς δυνατότητάς του, αἱ ὁποῖαι εἶναι **περιωρισμέναι,** διότι α) ἡ δημιουργία καί ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας δέν ἔγινε ἀπό τό κράτος, ἀλλά ἀπό ἄτομα, β) οἱ ὁποιοιδήποτε δημόσιοι ὑπάλληλοι δέν εἶναι ναυτικοί, τό ἴδιο καί οἱ πολιτικοί ἀγνοοῦν τήν θάλασσα σάν οἰκονομικό καί ἐπιχειρηματικό πεδίο, γ) τό κράτος ἔχει παροδικά οἰκονομικά συμφέροντα ἐνῶ ἡ ναυτιλία μόνιμα.

Μολαταῦτα ἡ πολιτεία δύναται νά εἶναι ἀρωγός τῆς ναυτιλίας. Κι' ἔτσι νά τήν ὠφελήση. Ἄλλο πρᾶγμα ὅμως εἶναι ἀρωγός, βοηθός δηλαδή καί ἄλλο νά τήν κατευθύνη. Τά ἴδια τά πράγματα ἀποδεικνύουν ὅτι τό κράτος **μπορεῖ νά βοηθῆ, ἀλλά ὄχι νά κατευθύνη τά ναυτιλιακά ζητήματα.** Ἡ ἀναγνώρισις τῶν δυνατοτήτων τοῦ κράτους καί ἡ ἐκμετάλλευσις αὐτῶν εἶναι σωστή τακτική. Ἡ παραγνώρισις ὅμως τῶν δυνατοτήτων τοῦ κράτους εἶναι ὁπωσδήποτε λάθος τακτική. Ἐδῶ θά ξεκαθαρίσω καί κάτι σημαντικό. Λέμε τό κράτος, καί ὅταν λέμε κράτος δέν ἐννοοῦμε βεβαίως κάποιο ὑπέρτατο ὄν, ἀλλά τούς ὑπαλλήλους καί τούς πολιτικούς πού τό ἐκφράζουν. Εἶναι αὐτοί ἐντάξει; Εἶναι ἐντάξει καί τό κράτος. Κάνουν αὐτοί σφάλματα ἤ εἶναι ἀνίκανοι; Μοιραίως καί τό κράτος θά κάνη σφάλματα καί θά εἶναι ἀνίκανο. Ἐπομένως ἡ κρατική βούλησι προέρχεται ἀπό πρόσωπα, τά ὁποῖα ἄν ξέρουν τό θέμα ἔχει καλῶς, ἄν ὅμως δέν τό ξέρουν τί γίνεται;

Θά τονίσω καί κάτι ἄλλο. Τό ζήτημα τῶν συνεπειῶν. Ἄν ἡ κρατική ναυτιλιακή πολιτική δέν εἶναι ὠφέλιμος ποιός πληρώνει τά σπασμένα; Φυσικά ὄχι τό κράτος, οἱ δημόσιοι ὑπάλληλοι θά πάρουν κανονικῶς τούς μισθούς των καί οἱ ὑπουργοί τό ἴδιο. Ἐνῶ τήν ζημιά θά τήν ὑποστοῦν οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι καί κυρίως οἱ ἐφοπλισταί.

Ὅταν λοιπόν κάποιος πληρώνει τά σπασμένα, αὐτός ὁ κάποιος λογικῶς καί ἠθικῶς δικαιοῦται νά ἔχη γνώμην καί γιά τήν ἀκρίβεια **γνώμην** στά ναυτιλιακά. Ἔτσι ὑπαγορεύει ἡ λογική, ἐκτός κι ἄν τήν καταργήσωμεν καί υἱοθετήσωμεν τήν λαϊκή ρῆσιν, «ἄλλος κερνᾶ, ἄλλος πληρώνει».

Ὅποιος νομίση ὅτι διατυπώνω **ἀντικρατισμόν** μέ παρεξήγησε. Δέν ὑποστηρίζω ἀντικρατισμόν, ἀπεναντίας ζητῶ τήν συμπαράστασι τοῦ κράτους, ἀλλά ὄχι τήν ὑποταγή σ' αὐτό, διότι αὐτό δέν ξέρει τί εἶναι ἡ ναυτιλία, τί θέλει ἡ ναυτιλία καί πῶς θά προοδεύση ἡ ναυτιλία. Παραδέχομαι καί ἔτσι εἶναι ἡ ἀλήθεια, ὅτι ὁ ἐφοπλισμός ὑπῆρξε πάντα ὑπόθεσις ἀτόμων. Ναί ὁ **ἀτομισμός** (ὄχι ὁ ἀτομικισμός) συνέβαλε στήν ναυτιλία ἀποφασιστικῶς. Διότι ἡ ἀπόκτησις, ἡ ἀξιοποίησις καί ὁ πολλαπλασιασμός πλοίων οὐδέποτε ὑπῆρξε μαζικό φαινόμενο. Ἡ μᾶζα σάν μᾶζα δέν γίνεται ἐφοπλιστής. Χρειάζεται ὁ εἷς ὁ ὁποῖος ἄν εἶναι ἄριστος κάνει, ὅπως λέγει ὁ Ἡράκλειτος, γιά δέκα χιλιάδας.

Ὁ λαϊκισμός στήν ναυτιλία ἰσοδυναμεῖ μέ τήν διάλυσί της. Ἄλλως τε καί ἡ φύσις τῶν ναυτικῶν ἐπαγγελμάτων εἶναι τέτοια, πού παντοῦ χρειάζεται τόν **ἐπικεφαλῆς.** Θέλετε δέν θέλετε εἶναι ἀδύνατος ἡ ὁμαδική κυβέρνησις ἑνός πλοίου.

Καταλογίζω στό κράτος καί τήν αἰτία τῆς διασπάσεως τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, διότι μέ δῆθεν φιλεργατική πολιτική ἀνέπτυξαν ἕναν δῆθεν συνδικαλισμόν, ὡσάν οἱ ναυτικοί νά εἶχαν συγκρουόμενα συμφέροντα, ἐνῶ ὅλοι ἔχουν **κοινά,** ἀφοῦ ἡ πρόοδος ἑνός ἑκάστου ἐξαρτᾶται ἀπό τήν πρόοδο τοῦ ναυτιοικονομικοῦ συνόλου στό ὁποῖον ἀνήκει.

Γιά μένα τελικῶς ἐπείγουν δύο πράγματα: Πρῶτον νά **ἐξυγιανθῆ** ὁ ναυτικός κόσμος, ὥστε νά μείνουν σ' αὐτόν μόνον οἱ ἐπαγγελματίαι ναυτικοί ἀπό τόν ἁπλό ναύτην μέχρι τόν ἐφοπλιστήν καί δεύτερον νά περιορισθῆ τό κράτος στή **συμπαράστασι** πρός τήν ναυτιλία κι' ὄχι νά τήν κατευθύνη, διότι οὔτε ξέρει οὔτε μπορεῖ.

Ἐάν τά παραπάνω πραγματοποιηθοῦν ἡ ναυτιλία θά προοδεύση. Ἄν δέν πραγματοποιηθοῦν μέ τήν θέλησι τῶν ἐνδιαφερομένων, θά πραγματοποιηθοῦν χωρίς τήν θέλησίν των ἀπό τήν **δύναμι τῆς φορᾶς τῶν γεγονότων** καί πάλιν ἡ ναυτιλία θά προοδεύση, μέ κάποια καθυστέρησι. Εἶμαι πολύ αἰσιόδοξος. Τό μέλλον σ' ὅσους πιστεύουν στήν θάλασσα εἶναι λαμπρό. Ὄχι σ' ὅσους αἰσχροκερδοῦν εἰς βάρος τῆς θαλάσσης, τούς ὁποίους αὐτή ἡ ἴδια θά ἐκδιώξη, ἐπειδή ἡ θάλασσα χρειάζεται συζύγους,

ΓΙΑ ΤΑΧΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ ΣΤΗ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ ΚΑΙ Ν.Α. ΑΣΙΑ

HELLENIC OVERSEAS MARITIME AND TRADING PTE LTD

(SHIPPING AGENTS — BROKERS — MARINE SURVEYORS)

****

Cableadress: HELLENSEAS
Telex: 39502 (HOMSEA)
Telephones: 2652855 - 2641893
Telefax: 2641661
AOH Tels: 2257360 Capt. J. GOROS - 4590194 ANTHONY FONG

56, PANDAN ROAD - SINGAPORE: 2260

σχεδιασμούς.

Στό τέλος αὐτοῦ τοῦ ἄρθρου ἔχω τήν ὑποχρέωσι νά προσθέσω κάι ἕνα ζήτημα ἠθικῆς τάξεως θά ἔλεγα. Διάφοροι κυβερνητικοί καί κομματικοί παράγοντες ἔχουν στό παρελθόν δυσφημήσει μέ συκοφαντικούς . χαρακτηρισμούς τούς ἐφοπλιστάς, τούς ὁποίους ἀπεκάλεσαν «ἐφοπλητάς». Ὁπωσδήποτε οἱ ἐφοπλισταί δέν ληστεύουν κανένα. Ἄς μᾶς πῆ ἕνας, ἔστω ἕνας ἀπό τά δέκα ἑκατομμύρια τῶν Ἑλλήνων ἄν τόν ἔχη κλέψει κανένας ἐφοπλιστικά. Μολαταῦτα ἡ ἀναίσχυντος συκοφαντία ἐξαπελύθη εἰς βάρος μιᾶς οἰκονομικῆς τάξεως ἀνθρώπων, οἱ ὁποῖοι πάντοτε ὑπῆρξαν παρόντες στούς ἐθνικούς ἀγῶνας καί πάντοτες ὑπῆρξαν πρόθυμοι νά προσφέρουν στήν Ἑλλάδα.

Ἐπιθυμῶ νά γίνη ἀντιληπτόν ἀπό ὅσους ὑπευθύνως ἤ ἀνευθύνως κατέχουν ἀξιώματα σ' αὐτή τήν χώρα, ὅτι οἱ σχέσεις ἐφοπλισμοῦ - κράτους ὀφείλουν νά ἀναθεωρηθοῦν, διότι δέν εἶναι ἀποκλειστικῶς σχέσεις οἰκονομικαί. Εἶναι σχέσεις ἠθικαί. Καί ἐπομένως ἐπιβάλλεται ἡ ἀποκατάστασίς των. Πρῶτον θά τακτοποιηθῆ τό ἠθικό μέρος καί κατόπιν εὑρίσκομεν τά οἰκονομικά. Οὐδείς δικαιοῦται νά ὑβρίζη τόν ἐφοπλισμόν. Παρουσιάζεται μάλιστα τό γλοιῶδες φαινόμενο τῆς διπλοπροσωπίας. Δηλαδή ὑβρίζουν τούς ἐφοπλιστάς πρός τόν λαόν, τήν ἴδια ὥρα πού ἐκλιπαροῦν τούς ἐφοπλιστάς νά σηκώσουν τήν Ἑλληνική σημαία στά πλοῖα τους.

Εἶναι ἀπαραίτητο νά ξεκαθαρισθῆ τό ζήτημα. Ὑποχρεοῦσθε κύριοι νά δηλώσετε δημοσίως ὅτι ὁ ἐφοπλισμός ἀποτελεῖ ζωτικό τμῆμα τοῦ Ἑλληνισμοῦ καί οὐδείς δύναται νά τόν δυσφημῆ. Ὑποχρεοῦσθε νά πάρετε δημοσία θέσι καί νά στηλιτεύσετε τούς ὑβριστάς.

Ὑποχρεοῦσθε νά τιμήσετε ἐπισήμως τόν ἐφοπλισμόν, ὄχι διότι τοῦ κάνετε χάρι, ἀλλά διότι τό ἀξίζει.

Ὑποχρεοῦσθε νά δείξετε στάς νέας γενεάς τήν συμβολή τοῦ ἐφοπλισμοῦ στήν πρόοδο τοῦ Ἔθνους μας.

Ὑποχρεοῦσθε νά καταλάβετε ὅτι ὁ ἐφοπλιστής δέν εἶναι παρείσακτος στήν Ἑλληνική οἰκονομία στήν ὁποίαν οὐσιαστικῶς δίνει καί δέν παίρνει. Ἄλλοι ἁρπάζουν, ἄλλοι ληστεύουν, ἄλλοι κλέπτουν. Ἐκτός αὐτοῦ ὁ ἐφοπλισμός δέν ἀνεπτύχθη εἰς βάρος τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, ἀπό τήν μελέτη τοῦ ὁποίου δύνασθε νά διαπιστώσετε ποῖοι συντηροῦνται ἀπό τά δημόσια ἔσοδα, στά ὁποῖα ὁ ἐφοπλισμός εἰσφέρει πακτωλό εἰσαγομένου συναλλάγματος. Ἤ μήπως δέν εἶναι ἔτσι;

Ὁ ἐφοπλισμός, ὅπως τόν ἐννοοῦμε, ἔχει ἰδανικά Ἑλληνικά καί πάντοτε ὑπηρέτησε τήν Ἑλλάδα. Αὐτό τουλάχιστον διδάσκει ἡ ἱστορία. Τό 52% τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ πηγαίνει σέ συντηρουμένους ἀπό τό δημόσιο. Ἀνάμεσά τους δέν ὑπάρχει ὁ ἐφοπλισμός, οὔτε κανένας ἐργάτης τῆς θαλάσσης. Ἄς εἴμεθα λοιπόν ἀπέναντι τοῦ ἐφοπλισμοῦ ΔΙΚΑΙΟΙ, σάν κράτος, σάν πολιτικοί. Διότι ὁ ἐφοπλισμός μπορεῖ νά προοδεύση διά τοῦ Ἑλληνικοῦ κράτους ἄν εἶναι δυνατόν, ἀλλά καί δίχως τό κράτος, ἄν εἶναι ἀναγκαῖον.

Ὅταν δοθῆ ἀπό τό κράτος ὁ ἀπαιτούμενος σεβασμός καί ἀποκατασταθῆ ἡ ὑπόληψις τοῦ ἐφοπλισμοῦ τότε ὁ ἐφοπλισμός μέ τό δαιμόνιό του, μέ τόν πατριωτισμό του καί μέ τάς γνώσεις του καί τήν ἀγάπη του πρός τήν θάλασσα καί τίς θαλάσσιες ἐπιχειρήσεις θά λαμπρύνει γιά μία ἀκόμη φορά τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τήν πατρίδα του.

ΛΕΩΝ ΛΕΜΟΣ

1947 - 1987
"MEDOV"
"40th ANNIVERSARY"

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000
ESTABLISHED 1947

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER · GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS · MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL AND CREW · SHIP MANAGEMENT · REPAIR SUPERINTENDENCE · BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS · OIL AND BUNKER SUPPLIERS · CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre – P.O.B. 1364 – 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.
Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 54901 Telex: 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX.)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL – ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Ο ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΣ

Τοῦ Δρα ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Οἱ χρησμοί τῶν οἰωνοσκόπων αὐτή τή φορά ἐπαληθεύτηκαν καί τό 1987 σκόρπισε μηνύματα ἀνακουφίσεως στό ναυτιλιακό κόσμο. Ἡ ναυλαγορά δέν ἔφθασε βέβαια σέ θεαματικά ὕψη, ἦταν ὅμως ἀρκετά σταθερή ὥστε νά δώσει ἐπιτέλους λίγη ἐπαγγελματική ἱκανοποίηση στόν ἑλληνικό ἐφοπλισμό μετά ἀπό μισή καί πλέον δεκαετία σκληρῶν δοκιμασιῶν καί κόπων δίχως ἀντίκρυσμα.

Μέ τόν ἐρχομό τοῦ καινούργιου χρόνου ἡ αἰσιοδοξία διατηρεῖται, συγκρατημένη ὅμως, ὅπως πάντα, ἀφοῦ στή Ναυτιλία κανόνες γιά τήν πρόβλεψη τῆς ναυλαγορᾶς δέν ὑπάρχουν καί κάθε ἐξέλιξη εἶναι δυνατή.

Ἄς ἀφήσουμε ὅμως τόν θαυμαστό κόσμο τῆς ναυλαγορᾶς πού ὅλοι μας, λίγο - πολύ, «σφαιρικά» ἤ «κάθετα» γνωρίζουμε καί ἄς συγκεντρώσουμε τήν προσοχή μας στίς δυνάμεις πού συνιστοῦν τό σύγχρονο ἑλληνικό ναυτιλιακό θαῦμα: τό δυναμικό τρίγωνο ἐφοπλισμοῦ -ναυτεργασίας - κράτους.

Φοβοῦμαι ὅτι λεπτομερεῖς ἀπολογισμοί καί ἀναλύσεις γεγονότων πού ἔχουν ἤδη ἀπασχολήσει τόν πολιτικό καί ναυτιλιακό τύπο, λίγα θά προσφέρουν μέ τό νά ἐπαναληφθοῦν καί σήμερα. Ὅπως ἐπίσης φοβοῦμαι ὅτι ὅλα ὅσα γράφονται κάθε χρόνο στίς στῆλες αὐτῆς τῆς ἔγκυρης ἐπετηρίδας — σέ ὕφος συνήθως κομψό καί διπλωματικό — λίγοι τά διαβάζουν, λιγότεροι τά ἀφομοιώνουν καί, ἀλλοίμονο, οὐδείς ἁρμόδιος λαμβάνει ὅπως φαίνεται τόν κόπο νά ὁδηγηθεῖ πρός τήν μία ἤ τήν ἄλλη κατεύθυνση πού προτείνουν οἱ εἰδήμονες τοῦ κλάδου.

Μέ τήν ἐλπίδα ὅτι θά ξεφύγω ἀπό τό σύνδρομο τῆς «ἀνίας τῶν ἐπετηρίδων», στρέφομαι ἀπ' εὐθείας σέ δύο καί μόνα στατιστικά στοιχεῖα - κλειδιά πού σημάδεψαν τό 1987, δύο στοιχεῖα πού πρέπει νά προσεχθοῦν καλά ἀπό ὅλους, ἐφοπλιστές, ναυτικούς καί τούς κυβερνῆτες αὐτοῦ τοῦ τόπου.

Στοιχεῖο πρῶτο: Κατά τό 1987, τό συνολικό τοννάζ τοῦ ὑπό σημαῖες εὐκαιρίας ἑλληνόκτητου στόλου ὑποσκέλισε τό ὑπό ἑλληνική σημαία τοννάζ (βλ. διάγραμμα.). Ἡ ψαλίδα τῶν χωρητικοτήτων ἔκλεισε ξανά μετά ἀπό πολλά χρόνια καί ξανανοίγει ἤδη διάπλατα, αὐτή τή φορά ὅμως τό πάνω σκέλος της, τό καί ἰσχυρότερο, εἶναι τά ὑπό ξένη σημαία βαπόρια. Καί ποιός νά ξέρει πόσα ἀκόμη ὑπάρχουν, ἔξω ἀπό τήν ἐθνική σημαία καί ἔξω ἀπό τό NAT, ποῦ ἡ ἔρευνα τῶν «Ν.Χ.». δέν μπόρεσε ἀκόμη νά ἐντοπίσει. Τά σχόλια ἐδῶ περιττεύουν, ἀφοῦ οἱ ἀριθμοί ἀμείλικτοι φωνάζουν καί ἡ κραυγή τους ἀπό τό 1981 ὁπότε ἄρχισε ἡ κατιοῦσα τῆς ἑλληνικῆς σημαίας συγκεντρώνεται σέ μία λέξη: ἐμπιστοσύνη.

Στοιχεῖο δεύτερο (ἀπό τίς τελευταῖες στατιστικές τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν): Στούς μεγαλύτερους στόλους τοῦ κόσμου μέ κριτήριο τήν ἐθνικότητα τῆς πλοιοκτησίας καί ὄχι τοῦ νηολογίου, πρώτη ἔρχεται ἡ ναυτιλία τῶν Ἑλλήνων (83 ἑκατ. τον. d.w.). Ἔπονται οἱ Ἰάπωνες (79 ἑκατ. τον. d.w.), οἱ Ἀμερικανοί (75 ἑκατ. τον. d.w.) καί οἱ λοιποί ἀνταγωνισταί μας, παραδοσιακοί, κρατικοί, τριτοκοσμικοί, ἐπιδοτούμενοι καί προστατευόμενοι... Τί ἀνάλυση νά γίνει κι ἐδῶ, ὅταν ἀβίαστα βγαίνει τό συμπέρασμα ὅτι ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός, ἡ ἑλληνόκτητη ναυτιλία βγῆκε ἀπό τήν τελευταία κρίση ἰσχυρότερη παρά ποτέ, πρώτη μεταξύ τῶν πρώτων ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου;

Καί τώρα ἡ σύνθεση τῶν δύο παραπάνω στοιχείων πού γία μένα ἀποτελοῦν τά μεγάλα γεγονότα τῆς χρονιᾶς πού πέρασε: ἡ ἑλληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία γνωρίζει ἐδῶ καί μερικά χρόνια μιά ἐντυπωσιακή ἀνάπτυξη, μέ προσκτήσεις πολλῶν νέων σκαφῶν, μεταχειρισμένων τελευταίας τεχνολογίας κυρίως. Στίς περιπτώσεις ὅμως τῶν περιπτώσεων ἡ Ἑλληνική Οἰκονομία παραμένει ἁπλός, ἀμέτοχος θεατής, ἀφοῦ τά πλοῖα αὐτά προστρέχουν σέ ξένα νηολόγια καί σέ ξένα πληρώματα.

Ἀντίθετα λοιπόν μέ τά ὅσα ἐκτιμούσαν οἱ κρατικοί μαθητευόμενοι μάγοι τῆς ναυτιλίας, ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός δέν εἶναι ἀναγκασμένος νά ἀνέχεται ἀδόκιμους πειραματισμούς τῆς Πολιτείας πάνω στόν κλάδο του. Μέ τά φτερά πού τοῦ ἔδωσε ἡ διεθνής ναυτιλιακή πρακτική ἔχει τήν ἀπόλυτη εὐχέρεια νά πετᾶ σέ ξένους τόπους ὅταν ὁ δικός του τόπος δέν τοῦ παρέχει ἐγγυήσεις γιά μιά ὁμαλή ἐπιχειρηματική πορεία. Στό σημεῖο αὐτό ἄς μήν σπεύσουν οἱ κακεντρεχεῖς σοφιστές τῆς Ναυτιλίας νά κατηγορήσουν τούς ἐφοπλιστές ὡς σαμποτέρ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας: ὁ ἐφοπλισμός εἶναι κλάδος ἐλευθέρων ἐπιχειρηματιῶν οἱ ὁποῖοι δροῦν μέσα σέ μιά ἐλεύθερη οἰκονομία καί ἔχουν κάθε δικαίωμα νά προασπίζουν πάνω ἀπ' ὅλα τά οἰκονομικά τους συμφέροντα.

Ἀντίθετα ἐπίσης μέ τά ὅσα ἐκτιμοῦσαν οἱ πατέρες τῆς ἑλληνικῆς ναυτεργασίας οἱ ὑπογραφές Συλλογικῶν Συμβάσεων μέ ὅρους πού ἱκανοποιοῦν τό «δημόσιο αἴσθημα» τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, δέν σημαίνουν καί ὅτι ὁ ἕλληνας ναυτεργάτης ἔχει κατοχυρώσει τήν θέση ἐργασίας τοῦ στό ἑλληνόκτητο πλοῖο. Μέ τίς συνεχεῖς αὐξήσεις πού χορηγήθηκαν τά τελευταία χρόνια — καί ἦταν χρόνια κρίσεως ὅπως ὅλοι γνωρίζουμε — ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός δέν εἶχε ἄλλη ἐπιλογή ἀπό τό νά προσφύγει στά ξένα πληρώματα. Καί τώρα, μετά τούς πρώτους πειραματισμούς, πολλοί πλοιοκτῆτες πού ἄλλοτε χρησιμοποιούσαν ἀμιγή ἑλληνικά πληρώματα, δύσκολα πλέον ἀφήνουν τό «μέλι» τῶν ἀλλοδαπῶν πού τόσο δραματικά ἐλάφρυναν τά ἡμερήσια ἔξοδα τῶν πλοίων τους.

Γενικό συμπέρασμα: κερδισμένο ἀπό τήν μακρόχρονη κρίση, πού φαίνεται νά ἐξέρχεται ἡ ἐμπορική ναυτιλία, εἶναι τό ἐπιχειρηματικό δαιμόνιο τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη. Χαμένη εἶναι ἡ ἑλληνική οἰκονομία, χαμένη σέ ναυτιλιακό συνάλλαγμα, σέ φόρους, χαμένη σέ «πελατεία» γιά τό NAT, χαμένη σέ ναυτιλιακή ὑποδομή μέσα στόν ἑλληνικό χῶρο, σέ θέσεις ἐργασίας γιά τόν ἕλληνα ναυτεργάτη. Καί ἡ τάση αὐτή θά συνεχίσει ἐπιδεινούμενη ἐάν τό Κράτος καί ἡ Ναυτεργασία δέν ἀντιληφθοῦν ἐπιτέλους ὅτι γιά νά ἔχουν μερίδιο ἀπό τά ὀφέλη τοῦ κλάδου πρέπει νά συμβιβασθοῦν καί ἐκεῖνοι μέ τήν ἰδέα τῆς ἀνταγωνιστικότητας πού εἶναι καί ὁ βασικός κανόνας στό παιχνίδι τῆς ναυτιλίας.

Ἀνταγωνιστικότητα γιά τό Κράτος σημαίνει σταθερή ναυτιλιακή πολιτική, χωρίς ὑπαναχωρήσεις μέ τό πρόσχημα τοῦ πολιτικοῦ κόστους καί χωρίς πειραματισμούς. Σημαίνει νά γνωρίζει ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής ἀφ' ἑνός ὅτι δέν θά βρεθεῖ διωκόμενος ἀπό τή μία μέρα στήν ἄλλη ἀπό ἐνέργειες κάποιου ἄσχετου ὑπουργοῦ, κάποιου ἀνεύθυνου μανδαρίνου του YEN ἤ τοῦ NAT, ἤ ἀκόμα κάποιου ταλαιπωρημένου λιμενάρχη. Σημαίνει νά γνωρίζει ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής ποιές ἀκριβῶς θά εἶναι οἱ οἰκονομικές ὑποχρεώσεις του ἀπέναντι στήν Πολιτεία καί τά παρακλάδια της, χωρίς νά φοβᾶται ὅτι τήν ἐπαύριο θά ἐπιβαρυνθεῖ μέ νέες, «ἀπ' τό παράθυρο».

ἐτήσιας «συνδρομῆς» τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου στήν Ἐθνική Οἰκονομία, μέ κριτήρια τήν ἡλικία, τό τονναζ καί τήν ὀργανική σύνθεσή του καί μέ καλύτερους συντελεστές γιά τά μοντέρνα πλοῖα, τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας. Ἡ συνδρομή αὐτή, πού θά ἀντικαταστήση κάθε ἄλλη εἰσφορά τοῦ ἐφοπλισμοῦ μέσα στόν ἑλληνικό χῶρο — πατάσσοντας καί τήν θηριώδη γραφειοκρατία πού ταλανίζει χρόνια τούς πλοιάρχους, τά ναυτιλιακά γραφεῖα καί τήν ἴδια τήν Πολιτεία — θά καταβάλλεται ὡς Lumpsum ἀπό κάθε πλοῖο. Ἐν συνεχεία θά κατανέμεται ἀπό τό Κράτος στούς βασικούς ἀποδέκτες τῶν προσόδων τῆς Ναυτιλίας, δηλαδή τήν Ἐφορία Πλοίων, τό ΝΑΤ, τό ΚΝΕ καί τό δίκτυο τῶν Προξενείων. Τό ὕψος ὅλων αὐτῶν τῶν ἐπί μέρους εἰσφορῶν εἶναι σήμερα γνωστό γιά κάθε πλοῖο, ὅπως ἐπίσης γνωστή εἶναι καί ἡ βαρύτητα τῆς κάθε μιᾶς στήν συνολική ἐπιβάρυνση τοῦ πλοίου. Ἡ νέα ἐτήσια συνδρομή θά πρέπει λοιπόν, καί ἐφ' ὅσον τό Κράτος θέλει νά θεωρεῖται συναγωνίσιμο ἀπέναντι στήν Ναυτιλία του, νά κυμαίνεται σέ ἐπίπεδα πού νά μποροῦν ἀντίστοιχα συνολικά ποσά πού καταβάλλονται ἀπό τά ὑπό ξένη σημαία πλοῖα. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά, ἐάν κάποια στιγμή τό Κράτος γιά λόγους κοινωνικῆς πολιτικῆς ἤ ἄλλους θέλει νά δώση περισσότερη οἰκονομική ὑποστήριξη στόν ἕνα ἤ τόν ἄλλο ἀποδέκτη τῆς ἐφοπλιστικῆς συνδρομῆς, θά τό πράττει μέ δική του εὐθύνη καί εἰς βάρος τῶν ἄλλων ἀποδεκτῶν καί ὄχι μέ πρόσθετη ἐπιβάρυνση τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

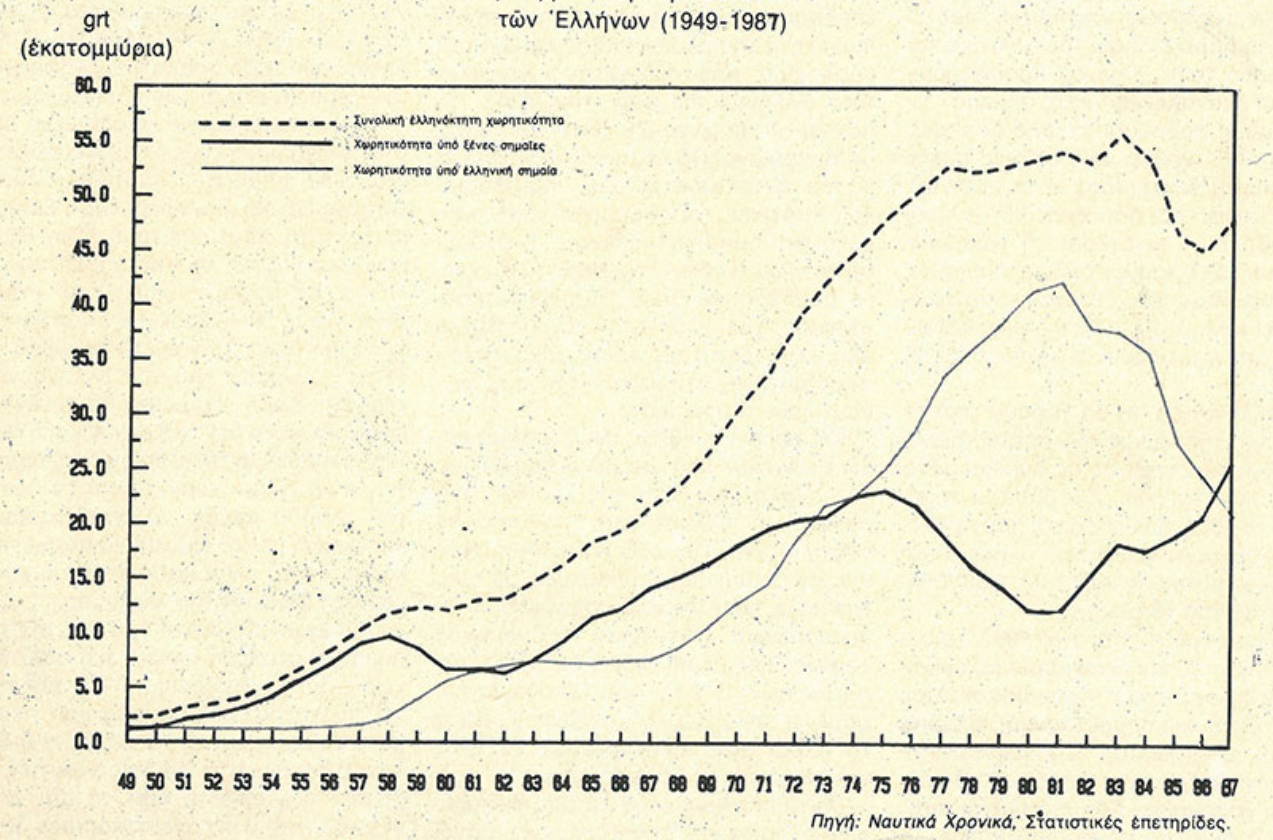
Ἡ ναυτεργασία ἀπό τήν πλευρά της θά πρέπει νά ἀναθεωρήσει ἐντελῶς τά κριτήρια βάσει τῶν ὁποίων προβάλλει κάθε φορά τίς ἀπαιτήσεις της γιά τήν ὑπογραφή νέων Συλλογικῶν Συμβάσεων. Τό θέμα ἐδῶ δέν εἶναι οὔτε ὁ ἑλληνικός τιμάριθμος οὔτε ἡ προβολή ἐργατικῶν κατακτήσεων. Τό θέμα εἶναι ὁ διεθνής ναυτεργατικός ἀνταγωνισμός πού ἐκτοπίζει συνεχῶς τά ἑλληνικά πληρώματα ἀπό τά πλοῖα. Ἄς ἀντιληφθεῖ ἐπιτέλους ὁ ἕλληνας ναυτεργάτης ὅτι Συμβάσεις ὅπως αὐτές πού τοῦ τάζουν οἱ ἐν ἐργασία πατέρες του εἶναι Συμβάσεις πού τοῦ κόβουν μία - μία τίς γέφυρες μέ τό Ἑλληνικό πλοῖο, συμβάσεις πού κολακεύουν σέ νούμερα, εἶναι ὅμως κενές

Τά εὐχολόγια καί οἱ ντελικάτες συζητήσεις καί συνεντεύξεις τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας τελειώνουν ἐδῶ. Νά σταματήσει ἐπιτέλους ἡ κρατική ἀδράνεια καί ἀσυνέπεια καί νά περάσουμε σέ πρακτικές λύσεις. Καί τέτοιες λύσεις ὑπάρχουν πολλές, τεκμηριωμένες τόσο ἀπό τόν ἐπίσημο Ἐφοπλισμό ὅσο καί ἀπό ἐπίλεκτα στελέχη του. Νά ἐφαρμόσει λοιπόν τό Κράτος καί νά ὑποστηρίξει καί ἡ Ναυτεργασία τίς ἐθνικά συμφερότερες καί πλέον μακρόπνοες ἀπό αὐτές, πού οὐσιαστικά σημαίνουν ἑλληνική σημαία καί ἑλληνικές θέσεις ἐργασίας. Ἀλλοιώτικα πού φοβοῦμαι ὅτι τό ἑλληνικό νηολόγιο θά φθάσει νά συγκαταλέγεται μεταξύ τῶν οὐραγῶν τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας, μαζί μέ τίς ἄλλες ἐθνικές ναυτιλίες τῆς ΕΟΚ, ἐνῶ ὁ ἀγνός ἕλληνας ναυτεργάτης, πού τόσο συνετέλεσε στό σύγχρονο ἑλληνικό ναυτιλιακό θαῦμα, θά γίνει κάποια μέρα εἶδος μουσειακό, μιά τραγική φιγούρα παλαιῶν ἐνδόξων ἐποχῶν.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Ἐξέλιξη τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ἑλλήνων (1949-1987)



Πηγή: Ναυτικά Χρονικά, Στατιστικές ἐπετηρίδες.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUÇAS HAJIIOANNOU HOUSE
II MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 · 212590 TROD GR
213571 · 213574

LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH
CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART
TELEX: 883691 TRODOS G
889361
PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS
SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENURE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022
CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART
TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:

Ἡ ἀνάγκη μιᾶς νέας ἀντίληψης

Τοῦ κ. ΤΑΚΗ Γ. ΜΑΚΡΗ, διευθυντή τῆς Overseas Agency Ltd.

Αὔγουστος 1986: Τό Ranko Maru bulkcarrier 31.911 tdw κατασκευῆς 1976 ἐπωλήθη σέ Ἕλληνες ἀντί τοῦ ποσοῦ τῶν 1.980.000 δολλαρίων ΗΠΑ.

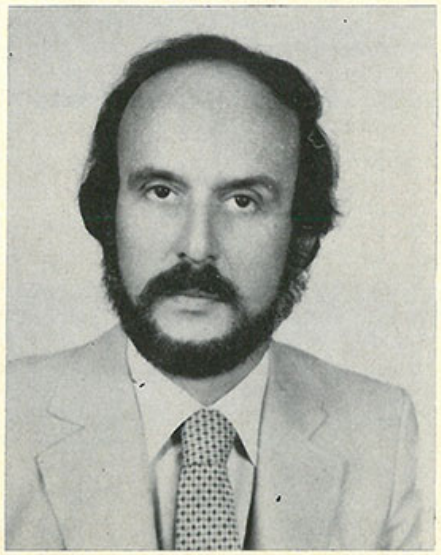
Δεκέμβριος 1987: Τό Cape Otway bulkcarrier 32.505 tdw κατασκευῆς 1976 ἐπωλήθη σέ Νορβηγούς ἀντί τοῦ ποσοῦ τῶν 5.550.000 δολλαρίων ΗΠΑ.

Συγκρίνοντας τίς δύο ἀναφορές διαπιστώνουμε ὅτι σέ μία περίοδο δεκάξι μηνῶν ἡ ἀξία τοῦ πλοίου σχεδόν τριπλασιάσθηκε ἀποφέροντας αὔξηση τοῦ ἐνεργητικοῦ κατά 3,5 ἑκατομμύρια δολλάρια ἐνῶ, στό αὐτό χρονικό διάστημα, ἡ ἀπόδοση ἀπό τήν ἐκμετάλλευσή του, σέ καμμία περίπτωση, δέν ξεπέρασε τό μισό ἑκατομμύριο.

Φυσικά ἡ διαπίστωση δέν εἶναι καινούργια. Ἡ πρόσφατη ὅμως βελτίωση τῆς ἀγορᾶς ἔδωσε μιά νέα ἐπικαιρότητα στό πρόβλημα τῆς ἀξιοποίησής της προβάλλοντας πιεστικότερα τήν ἀνάγκη μιᾶς νέας ἀντίληψης γιά τίς ἐπενδύσεις στή ναυτιλία.

Γιατί εἶναι πραγματικά περίεργο καί συγχρόνως δυσκολονόητο τό ὅτι, ἐνῶ ὅλοι οἱ ἀσχολούμενοι μέ τή ναυτιλία μιλᾶνε γιά τήν ἀνάγκη ἐκμετάλλευσης τῶν διακυμάνσεων στίς τιμές τῶν πλοίων, ἐλάχιστοι εἶναι ἐκεῖνοι πού ἔχουν πραγματική ἐπίγνωση τῆς σημασίας, τῶν συνεπειῶν καί τῆς σπουδαιότητας τοῦ φαινομένου καί ἀκόμα λιγώτεροι τίς λαμβάνουν σοβαρά ὑπ' ὄψη καί τίς χρησιμοποιοῦν σάν στοιχεῖο τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς τους.

Καί αὐτό τή στιγμή κατά τήν ὁποία σέ ὁλόκληρο τό ἐλεύθερο οἰκονομικό σύστημα κυριαρχεῖ τό ἀξίωμα ὅτι τό κέρδος προέρχεται κατά κύριο λόγο ἀπό τήν αὔξηση τῆς μετοχῆς παρά ἀπό τό μέρισμα πού ἀποφέρει. Τό γεγονός ἐπιβεβαιώνεται ἀπό τή ραγδαία ἐξάπλωση καί τά ἐκπληκτικά ἀποτελέσματα τοῦ portofolio management τά τελευταῖα χρόνια.



Τό γιατί μέχρι σήμερα ἡ ἐπένδυση στή ναυτιλία παραμένει ξένη πρός τό γενικώτερο πνεῦμα τῆς ἐποχῆς παρά τίς ἔντονες πιέσεις φορέων καί καταστάσεων μόνο σέ θέμα νοοτροπίας τοῦ ἐπενδυτῆ μπορεῖ νά ἀποδοθεῖ.

Γιά νά ἀντιληφθοῦμε ὀρθά τή σημασία πού ἔχει ἡ νοοτροπία στή διαμόρφωση τῶν οἰκονομικῶν προβλημάτων καί εἰδικώτερα τοῦ συγκεκριμένου, καί νά ὑποδείξουμε τίς πρέπουσες λύσεις γιά τήν ἀντιμετώπισή της, πρέπει νά λάβουμε ὑπ' ὄψη τά βασικά αἴτια πού τήν δημιούργησαν.

Ἡ γενεσιουργός αἰτία της βρίσκεται καί πρέπει νά ἀναζητηθεῖ μέσα στούς παράγοντες πού ἐπέδρασαν σημαντικά στήν ἐξέλιξη τῆς ναυτιλίας κατά τό πρόσφατο παρελθόν.

Μέ τό τέλος τοῦ Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου ὁ κόσμος βρέθηκε χωρισμένος σέ δύο παρατάξεις πού τά συστήματά τους εἶναι διαφορετικά καί ἀντίθετα. Ἡ παγκόσμια ἀγορά κόπηκε στά δύο. Οἱ δέ ἀποικιακοί λαοί τοῦ τρίτου κόσμου ἀπέκτησαν τήν ἀνεξαρτησία τους γιά νά ὑποταγοῦν στή σφαίρα τῆς μιᾶς ἤ τῆς ἄλλη παράταξης.

Στήν ἀρχή τῆς περιόδου τό ἐνδιαφέρον στράφηκε στήν ὅσο τό δυνατόν συντομότερη ἀποκατάσταση τῶν πληγμάτων τοῦ πολέμου. Γιά τό λόγο αὐτό οἱ χῶρες πού ἀνέπτυξαν ἁλματωδῶς τή ναυτιλία τους ἦταν ἐκεῖνες πού κινήθηκαν στό χῶρο τοῦ Δυτικοῦ οἰκονομικοῦ συστήματος. Ὁ δέ ἀνταγωνισμός τῶν στόλων τῆς ἐποχῆς ἦταν καθαρά «Δυτική» ὑπόθεση. Ἀργότερα, ὅταν οἱ Ἀνατολικές χῶρες δημιούργησαν καί ἀνέπτυξαν κρατικούς στόλους, μοιραῖα ὁ ἀνταγωνισμός ἐπεκτάθηκε καί μεταξύ τῶν παρατάξεων.

Ἡ «ὑψηλή ἀνταγωνιστική ἱκανότητα» ταυτίσθηκε μέ τή μείωση τῶν ἐξόδων ἐκμετάλλευσης τοῦ πλοίου καί τεκμηριώθηκε σάν καθοριστική προϋπόθεση ὄχι μόνο γιά τήν ἀνάπτυξη ἀλλά καί γι' αὐτήν ἀκόμα τήν ὕπαρξη ναυτιλίας.

Μιά τέτοια ἀπόλυτη παραδοχή εἶχε σάν φυσική συνέπεια τόν ἀποκλεισμό κάθε ἄλλου προσανατολισμοῦ ἀπό τό σκεπτικό τοῦ ἐπιχειρηματία καί τή δημιουργία ἑνός μοντέλου πλοιοκτήτη — operator ὁ ὁποῖος διακατέχεται ἀπό τή μονόπλευρη νοοτροπία πού προαναφέραμε. Ἡ οἰκονομία, μέ τή στενή της ἔννοια, χρήσθηκε αὐτοσκοπός του, καί ὅλα του τά ἐπιτεύγματα ὅπως joint ventures, time charters back, flagging out ἀκόμα καί στήν τεχνολογία οἱ low consumption engines εἶχαν αὐτή σάν ἀφετηρία.

Τήν ἄνοιξη τοῦ 1983 εἶχα δημοσιεύσει στά «Ναυτικά Χρονικά» μιά σειρά ἀπό ἄρθρα μέ θέμα «Οἱ ἀγοραπωλησίες πλοίων». Σέ κεῖνο τό μελέτημα εἶχα ἀσχοληθῆ μέ τήν νοοτροπία πού ἐπικρατεῖ στή BICMO καί τό Νορβηγικό Σωματεῖο Μεσιτῶν Ναυτιλιακῶν Συμβάσεων (μορφές δεσπόζουσες στήν ἐπεξεργασία καί διατύπωση τῶν SALEFORMS) πού δίδουν ἔμφαση

For all your shipping requirements
and problems in Italy, aply to
COSTANTINO TOMASOS LTD.
ESTABLISHED IN 1910
Phones: Phones: 325194 PBX PBX (4 lines) 03777
Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

στήν ἀπόδοση τῶν διαδικαστικῶν κανόνων καί τοῦ νομοτεχνικοῦ πλαισίου τῆς ἀγοραπωλησίας καί ἀφήνουν τήν ἐπενδυτική πλευρά τοῦ θέματος σέ δεύτερη μοίρα.

Στά χρόνια πού ἐξασκῶ τό ἐπάγγελμα τοῦ μεσίτη ἀγοραπωλησίας πλοίων δέν θυμᾶμαι οὔτε μία περίπτωση πού ἡ τύχη τῆς ἐπένδυσης νά κρίθηκε ἀπό τήν ἐμμονή τοῦ ἑνός ἤ τοῦ ἄλλου συμβαλλόμενου νά μεγιστοποιήση τά ὀφελήματά του κατά τό χρόνο τῆς διαπραγμάτευσης. Ἀντίθετα, πολλές πράξεις, πολλά ὑποσχόμενες, δέν πραγματοποιήθηκαν λόγω αὐτῆς τῆς νοοτροπίας.

Κάθε δόγμα πού κυριαρχεῖ κατά τή διάρκεια μιᾶς ὁρισμένης περιόδου, ἐξασθενίζει καί χάνει μέ τό χρόνο τήν ἀκτινοβολία του ὅταν νέες οἰκονομικές καί κοινωνικές συνθῆκες ἐπικρατοῦν.

Ἡ στάση καί ἡ νοοτροπία τῶν ἀνθρώπων ἀλλάζει ἀπό ἐποχή σέ ἐποχή. «Ἕνας νέος τρόπος τῆς σκέψης εἶναι ἀπαραίτητος, ἄν πρόκειται ἡ ἀνθρωπότητα νά ἐπιζήσει» τόνιζε σ' ἕνα μήνυμα του τό 1954 ὁ Ἀλβέρτος Ἀϊνστάϊν.

Εἶναι βέβαιο, πώς δέν μποροῦμε νά ἀπομονώσουμε ἀπόλυτα στήν πορεία τῆς ἱστορίας τό στοιχεῖο ἐκεῖνο πού συντελεῖ στήν μεταβολή ἀντίληψης γιά τό «οἰκονομικό» γεγονός ὅπως, λ.χ. εὔκολα μποροῦμε, γιά τό «τεχνικό». Ἡ βιομηχανική ἐπανάσταση τοῦ 18ου αἰώνα, πού ἔφερε τήν ἀτμομηχανή, σήμανε τό τέλος τῆς φεουδαρχίας, μετέτρεψε τά μέσα παραγωγῆς, τούς τρόπους τῆς σκέψης, τό εἶδος ζωῆς.

Στή πρόσφατη κρίση ἐκδηλώθηκαν οἱ ἀπό χρόνια ἐγκυμονοῦσες ριζικές μεταβολές στή δομή τῆς ναυτιλίας. Ὁ κλυδωνισμός μέχρι ἰσοπέδωσης ἀκόμα καί παραδοσιακῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ ἀμφισβήτηση τῶν μέχρι χθές παραδεκτῶν σέ συνδυασμό μέ τήν ἰσχνή ἤ, τίς περισσότερες φορές, ἀρνητική ἀπόδοση τοῦ πλοίου δημιούργησαν τήν ἀνάγκη διαμόρφωσης μιᾶς ἄλλης τακτικῆς προσαρμοσμένης στή «νέα τάξη πραγμάτων». Ἡ ἐπίδραση τῶν νέων οἰκονομικῶν ρευμάτων ὁδηγεῖ ἀναπόφευκτα στήν προσθήκη νέων στοιχείων στήν ἐφοπλιστική ταυτότητα ὅπως τοῦ πλοιο-επενδυτῆ ἤ τοῦ πλοιο-εμπόρου. Ἡ ναυτιλία παρέμενε ἴσως ὁ μοναδικός κλάδος τῆς οἰκονομίας πού οἱ πόρτες του ἦταν στεγανά κλειστές γιά τό μικροεπενδυτή. Στίς μέρες μας καί αὐτή ἡ ἰδιαιτερότητα ξεπεράσθηκε μέ τή διάθεση στό χρηματιστήριο καί κατά συνέπεια στό εὐρύ κοινό, μετοχῶν ναυτιλιακῆς ἑταιρείας πού σχηματίσθηκε ἀπο την κοινοπραξία Ἕλληνα ἐφοπλιστῆ καί Ἀμερικανικῆς τράπεζας.

Τό χθές δημιούργησε τόν ἱκανό operator. Ἐπίτευγμά του ἦταν ἡ προσφορά χαμηλοῦ μεταφορικοῦ κόστους στήν παγκόσμια ναυλαγορά. Τό σήμερα προβάλλει τήν ἀξιοποίηση τοῦ ἐπενδυτῆ. Γιά τήν ἐπιτυχή ἀντιμετώπιση τοῦ αὔριο ἐπιβάλλεται ἡ ἀναπροσαρμογή τῶν ἰδεῶν σέ μιά νέα ἀντίληψη πού νά περιλαμβάνει καί τίς δύο θέσεις σέ ἕνα ἐνιαῖο σύνολο ἐνεργῆς συνύπαρξης καί συνεργασίας.

Ἡ ἐξέλιξη αὐτή τῆς ἀναπροσαρμογῆς δέν εἶναι δυνατόν νά γίνει αὐτόματα καί δίχως δυσκολίες. Ἡ νοσταλγία τοῦ παρελθόντος ἐμποδίζει πολλές φορές νά ἀπελευθερωθοῦμε ἀπό τίς παλιές ἰδέες, καί ὅταν ἀκόμη τίς βρίσκουμε ξεπερασμένες. Γιατί τό πρόβλημα δέν ἔγκειται στή δυσκολία πού ὑπάρχει γιά τήν κατανόηση νέων ἰδεῶν, ἀλλά, ὅπως ὀρθά ἔλεγε ὁ Ἄγγλος οἰκονομολόγος J. Keynes, στό πῶς θά ἀπαλλαγοῦμε ἀπό τίς παλιές πού ἔχουν βαθειά ριζώσει μέσα μας.

ΤΑΚΗΣ Γ. ΜΑΚΡΗΣ

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY AGENTS : SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS : MALAYSIA
THAILAND

DIRECTOR: M.N. MAVROLEON (HELLENE)
OPERATIONS: G.J.TOPAKAS (HELLENE)

DOLLAR VERSUS DM/SF/YEN/BP

When will Dollar make final bottom?
If you need the Answer write your name and phone number to:

P.O.BOX 77021 PALEO FALIRON 175 10

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

'Ο 'Ελληνικός Ναυλομεσιτικός Οἶκος
μέ τήν Διεθνή 'Ακτινοβολία καί 'Εμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

Πολύ άπλά τά μέτρα πού χρειάζονται

Τοῦ κ. ΕΥΑΓ. Σ. ΠΟΘΗΤΟΥ

Ἡ θάλασσα καί ὁ ἐφοπλισμός εἶναι ἀναμφισβήτητα στό αἷμα τοῦ Ἕλληνα ὅπως εἶναι ἀναμφισβήτητον καί τό γεγονός ὅτι ἡ ναυτιλία φεύγει ἀπό τήν χώραν μας, ἀλλά δέν φεύγει καί δέν θά φύγει ἀπό τά χέρια τῶν παιδίων της. Ἄς ἀκούσουν λοιπόν ἔστω καί τήν ὑστάτην στιγμήν οἱ κυβερνῶντες μας, στά χέρια τῶν ὁποίων βρίσκεται τό βιός τῶν πολῶν μή προνομοούχων Ἑλλήνων, τήν φωνήν καί τήν διαμαρτυρίαν τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν στούς ὁποίους καί ἐγώ ανήκω, τούς πραγματικούς καραβοκύρηδες, τούς πραγματικούς τεχνοκράτες τῆς θάλασσας καί ἄς πάρουν τήν ἀπόφασιν νά ἀγνοήσουν μία χούφτα ἀνθρώπους τῶν ὁποίων τά συμφέροντα μπορεῖ νά θιγοῦν, καί ἄς πάρουν τήν μεγάλη γιά τήν χώρα μας ἀπόφασιν γιά τήν μεγάλη ναυτιλία. Διότι εἶναι πραγματικότης ὅτι ἡ Ναυτιλία χρειάζεται τήν Ἐθνική της ἕδρα, καί ἀναμφισβήτητον ὅτι ἐάν κάποτε ἐπιτυγχάνετο τοῦτο ἡ δυναμίς της δέν θά περιορίζετο εἰς 3-5.000 πλοῖα, ἀλλά, θά εἶχε στόχον ἄνω τῶν 10.000 πλοίων καί ἀσφαλῶς μέ τόσο μεγάλο ἀριθμό πλοίων τά Ναυτικά Σωματεῖα τῆς χώρας δέν θά μποροῦσαν νά διαθέσουν οὔτε ἕναν Ἕλληνα πραγματικόν ναυτικόν, διότι εὐνόητον εἶναι μέ τέτοια χωρητικότητα καί τόσα πολλά πλοῖα θά εἴμεθα εὐτυχεῖς ἐάν ἡ μικρή Ἑλλάς γιά τήν τόση μεγάλην ναυτιλίαν της θά ἠμποροῦσε νά διαθέσει ἔστω καί τρεῖς ναυτικούς σέ κάθε πλοῖον, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ ναυτικῶν καθώς καί ναυτικῶν οἵτινες θά εἰργάζοντο καί εἰς τά ἐν Ἑλλάδι ναυτικά γραφεῖα ἄτινα θά ἐπολλαπλασιάζοντο. Δέν ἀναφερόμεθα εἰς τά ἄλλα ὀφέλη, ὅπως οἱ ἐπισκευές καί ἄλλα πολλά τά ὁποῖα γιά νά ἀπαριθμήσουμε θά ἐχρειάζετο πολύς χρόνος καί χαρτί. Μέ λίγα λόγια καί πολύ λίγη φαντασία ὁλόκληρη ἡ χώρα θά μποροῦσε νά γίνει ἕνα μεγάλο ἀνεπανάληπτο ναυτικό κέντρο καί ὁ περισσότερος πληθυσμός νά ἀσχολεῖται μέ τήν ναυτιλία. Ὁ δέ Ἑλληνικός λαός ἕνας εὐνοούμενος τῆς τύχης ἀφοῦ τόσο πολύ καθαρό συνάλλαγμα θά ἠμποροῦσε νά εἰσρέει εἰς τήν χώρα.

Πόσες χῶρες δέν ὀνειρεύονται κάτι τέτοιο; Μικρές καί μεγάλες, Σοσιαλιστικές καί μή, πόσες χῶρες δέν ἔχουν προσπαθήσει νά τό ἐπιτύχουν μέ τόν ἕναν ἤ τόν ἄλλο τρόπο; Πόσες χῶρες σέ ὅλους γνωστές, συμπεριλαμβανομένων καί τῶν ναυτικῶν χωρῶν Νορβηγίας, Δανίας, Βρεταννίας κλπ., οἱ ὁποῖες γιά τόν λόγον αὐτόν ἵδρυσαν τά γνωστά εἰς ὅλους μας δικά τους ἀνοιχτά νηολόγια; Προσφάτως μάλιστα καί τό Λουξεμβοῦργον ἵδρυσε τό δικό του νηολόγιον προκειμένου νά προσελκύσει ἀφ' ἑνός τά Βελγικῆς πλοιοκτησίας πλοῖα, ἀφ' ἑτέρου νά κατακτήσει τόν τίτλο τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Νηολογίου στό ὁποῖο νά ἐγγραφοῦν ὅλα τά Εὐρωπαϊκῆς πλοιοκτησίας πλοῖα.

Τά μέτρα πού χρειάζονται νά παρθοῦν εἶναι ἁπλᾶ; Ἐλευθέρας ἐπιλογῆς καί ἐθνικότητος πληρώματα μέ ἀναμφισβήτητα Ἕλληνας πλοιάρχους οἱ ὁποῖοι εἶναι αὐτοί πού πρῶτοι μεγάλωσαν τήν εἰς τά σπάργανα Ἑλληνική ναυτιλία, αὐτοί εἶναι πού ἔφτιαξαν τήν μεταπολεμικήν καί αὐτοί εἶναι πού θά μπορέσουν νά χτίσουν καί εἰς τό μέλλον μαζί μέ τούς Ἕλληνας ἐφοπλιστάς καί τούς ἄλλους Ἕλληνας ναυτικούς τήν μεγάλη ἑλληνική ναυτιλία. Ὅλα τά ἄλλα μέτρα πού θά πρέπει νά ληφθοῦν εἶναι πολύ ἁπλᾶ καί εὔκολα μποροῦν νά ἀντιμετωπιστοῦν μέ λίγην καλήν θέλησιν καί ἀλλαγή νοοτροπίας.

Ἀσφαλῶς εἶναι πολλοί αὐτοί πού θά προφασιστοῦν καί πάλι ὅτι ἡ Ἑλληνική σημαία δέν εἶναι ξέφρακτο ἀμπέλι, κλπ. κλπ., κατά τά γνωστά. Αὐτό ὅμως εἶναι καί μία ὡραία δικαιολογία γιά νά ὑπερασπιστοῦν τά κατεστημένα συμφέροντα μερικῶν καλοβολεμένων.

Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία μέ τήν καλή ὀργάνωσή της, τήν πεῖρα της καί μέ μία νέα πραγματική ἀλλαγή στόν τρόπο τοῦ ἐλέγχου της θά μπορεῖ νά αὐξήσει τήν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων της πού εἶναι πάρα πολύ ἐνδιαφέρον καί μεγάλο κίνητρο γιά τούς πραγματικούς πλοιοκτήτας.

Δυστυχῶς ὅμως παρά τίς προσπάθειες καί τίς ὑποδείξεις τόσων καί τόσων πού πραγματικά ἐπίστεψαν καί ἀγάπησαν τήν ναυτιλία καί τήν χώρα αὐτήν συμπεριλαμβανομένου καί τοῦ ἀειμνήστου Ἕλληνα ὁραματιστή τῆς μεγάλης Ναυτιλίας Δημητρίου Κωττάκη, ἱδρυτοῦ τῶν Ν.Χ., οὐδείς ἀπό 10ετίας καί πλέον ἐκ τῶν ἁρμοδίων τόσον κρατικῶν ὅσο καί συνδικαλιστῶν ἠδυνήθη νά συλλάβει τό νόημα καί τή σημασία γιά τή μικρή μας χώρα μέ τό ἀναμφισβήτητα μεγάλο προνόμιο νά διαθέτει τόσους πεπειραμένους καί προικισμένους ἀπό τήν φύση ἀνθρώπους στή ναυτιλία.

Μέ τόν καινούργιο λοιπόν χρόνο ἄς εὐχηθοῦμε σέ ὅλους καλή χρονιά καί στόχον μία μεγάλη ὄχι μόνον Ἑλληνόκτητον ναυτιλίαν, τῆς ὁποίας τό μέλλον δέν ἀμφισβητεῖται καί ἄς τό καταλάβουν αὐτοί πού δέν ἠμποροῦν ἀλλά καί αὐτοί πού δέν τό θέλουν, καί νά εὐχηθοῦμε ὅλοι γιά μία Ἑλληνική Ναυτιλία μέ τήν ΕΘΝΙΚΗ μας σημαία.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOUDI" BALTIMORE

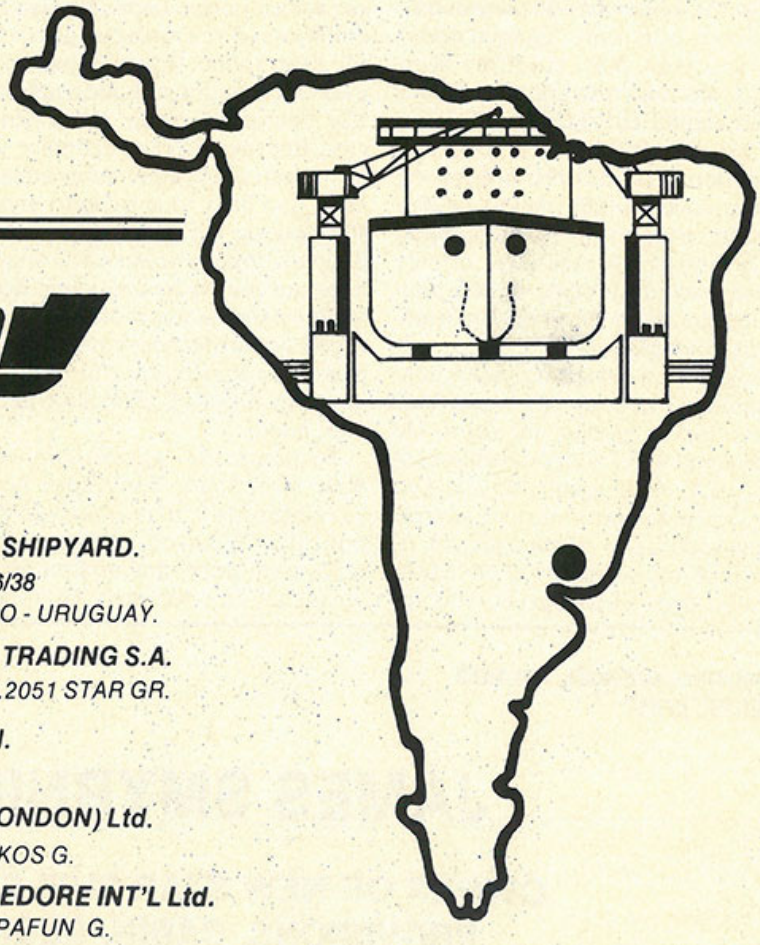
JAMES SMYRNIOUDIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

your dollar counts NOW three times more, at TSAKOS industrias navales MONTEVIDEO



TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD.
Av. Gral Rondeau 2023. Tel. 23.33.36/38
Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.
Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.
Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLEDORE INT'L Ltd.
Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

NEW YORK: 33 RECTOR STREET LTD.
Tel: 212/2691426 Telex: 261151 THSV UR.

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Σκέψεις καί προβληματισμοί

Τοῦ κ. ΘΕΟΔΩΡΟΥ Β. ΣΙΟΥΦΑ, δικηγόρου

Ἡ μεγάλη κρίση πού ἔπληξε τήν παγκόσμια ναυτιλία κατά τά ἔτη 1982 - 1986 προκάλεσε, ὅπως εἶναι γνωστό, ἐκτεταμένες καί, ἴσως, ἀνεπανόρθωτες ζημιές τόσο στήν ἐθνική μας ναυτιλία καί οἰκονομία ὅσο βεβαίως καί στήν ἐφοπλιστική μας οἰκογένεια καί τό διεθνές ναυτιλιακό τραπεζικό σύστημα. Εἶναι λοιπόν καιρός, εἰδικά τώρα πού ἡ κρίση φαίνεται πώς ξεπεράστηκε, ὅλοι οἱ παράγοντες τῆς ναυτιλίας μας νά προβοῦν στήν ἀναγκαία μελέτη τοῦ ὅλου φάσματος τῆς κρίσεως καί τῶν συνεπειῶν της γιά τήν συναγωγή τῶν χρησίμων ἐκείνων συμπερασμάτων πού θά ἀποτρέψουν τήν ἐπανάληψη τῶν λαθῶν τοῦ παρελθόντος στό μέλλον.

Ἐξ ἀφορμῆς τῆς μεγάλης αὐτῆς κρίσεως συνειδητοποιήσαμε, μέ ἔντονο εἶναι ἀλήθεια τό αἴσθημα τῆς ἀπογοητεύσεως, τήν ἀνεπάρκεια καί ἀτολμία τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς στόν τομέα τῆς ναυτιλίας πού κατά τήν συνήθη τακτική της ἀποφεύγει τήν ἔγκαιρη λήψη τῶν ἀναγκαίων μέτρων γιά τήν στήριξη τοῦ πλοίου μέ συνέπεια τή γνωστή εἰς ὅλους θλιβερή καθίζηση τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καί τήν γενικώτερη συρρίκνωση τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας μας. Ἀκόμη διαπιστώσαμε στήν περίοδο αὐτή τήν ἀπαράδεκτη κατάσταση πού δημιουργεῖ καί ἡ ἐξ ἐπιπολαιότητος καί ἀπερισκεψίας ἀνατροπή τῆς παγίας νομολογίας τῶν Δικαστηρίων σέ κρίσιμα γιά τή ναυτιλία θέματα, ὅπως λ.χ. οἱ ὑποθῆκες τοῦ Ν.Δ. 2687 ἤ οἱ ἐργασιακές σχέσεις, καί τήν συνακόλουθη ἀδικαιολόγητη ἀναταραχή στό θεσμικό πλαίσιο τῶν ἀσφαλειῶν τῆς χρηματοδοτήσεως τῆς ναυτιλίας ἤ τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τοῦ ἐργοδότου ἐφοπλιστοῦ.

Εἶναι συνεπῶς σκόπιμο νά δοῦμε εἰδικώτερα ὡρισμένα ἀπό τά θέματα πού κατ' ἐξοχήν μᾶς ἀπασχόλησαν κατά τά τελευταῖα αὐτά χρόνια γιά νά κερδίσουμε ὅλοι ἀπό τήν πείρα πού ἁπλόχερα εἶναι ἀλήθεια μᾶς χάρισε ἡ μεγάλη αὐτή δοκιμασία.

1. Εἶναι φανερό ὅτι ἡ παγκόσμια κρίση τῆς ναυτιλίας δέν ὑπῆρξε τυχαία, ἀλλά προϊόν προβλεπτῶν οἰκονομικῶν ἐξελίξεων, τίς ὁποῖες, ἐν τούτοις, οὔτε οἱ κατά τεκμήριον εἰδικοί οἰκονομολόγοι, ὡς οἱ Τραπεζίτες, οὔτε οἱ ἐπιχειρηματίες, ὡς οἱ ἐφοπλιστές, προέβλεψαν ἤ καί ἄν τήν προέβλεψαν δέν ὑπελόγισαν ὀρθά τήν διάρκειά της.

Ἀποτέλεσμα τούτου ὑπῆρξε ὅτι στά χρόνια 1979-1982 πού προηγήθηκαν τῆς κρίσεως, τά χρόνια δηλ. τῆς μεγάλης εὐφορίας, οἱ παράγοντες τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας ἔδρασαν ὡς ἐάν ἡ ναυτι-

λιακή ἐπιχείρηση εἶναι ἀσφαλής καί ἀκίνδυνος, ὅπου τά μεγέθη δέν ἐπιδέχονται πρός τά κάτω μεταβολήν ἀλλά μόνο πρός τά ἐπάνω. Δρῶντες κάτω ἀπό αὐτήν τήν ἐντύπωση, οἱ μέν τραπεζίτες ἐδάνειζαν τεράστια ποσά χωρίς περίσκεψη, οἱ δέ ἐφοπλιστές ἐδανείζοντο ἐπίσης ἀφόβως καί ἀδεῶς μέσα σέ συνθῆκες ἀληθινῆς παραζάλης.

Ὁ ἀνταγωνισμός μεταξύ τῶν Τραπεζῶν γιά τήν κατάκτηση μεγαλυτέρου μέρους τῆς ἀγορᾶς δέν ἄφηνε πολλά περιθώρια γιά τήν ἐκτίμηση τῶν ἀναλαμβανομένων κινδύνων, ἀφοῦ βάση τῆς δανειοδοτήσεως ἦταν οἱ ἀξίες τῶν πλοίων καί οἱ ὑψηλοί ναῦλοι τῆς ἐποχῆς, στοιχεῖα δηλ. πού μία κρίση τῆς οἰκονομίας συρρικνώνει μέχρις ἐξαφανίσεως. Μέ ἄλλα λόγια τό οἰκοδόμημα τῆς χρηματοδοτήσεως τῆς ναυτιλίας «ἐτεθεμελίωτο ἐπί τήν ἄμμον». Καί ὅταν ἦλθαν οἱ ἄνεμοι τῆς κρίσεως τό ἐγκρέμισαν χωρίς ἀντίσταση.

Καί τότε ἄρχισε ἡ δυσάρεστη καί ἀπροσδόκητη γιά πολλούς ἐξέλιξη: Οἱ Τράπεζες ἐπεζήτησαν, ὅπως ἦταν λογικό, νά εἰσπράξουν τά χρήματα τῶν δανείων τους ἀπό τούς ὀφειλέτες τους μέσω τῶν ἐμπραγμάτων καί προσωπικῶν ἀσφαλειῶν πού εἶχαν λάβει σέ ἐξασφάλιση τῶν δανείων. Οἱ ἐξασφαλίσεις αὐτές, ὅπως ὅλοι ξέρουμε ἦσαν κατά κανόνα οἱ ὑποθῆκες ἐπί τῶν πλοίων, οἱ ἐκχωρήσεις τῶν ἀσφαλειῶν καί τῶν εἰσοδημάτων τῶν πλοίων αὐτῶν, οἱ ἐνεχυριάσεις τῶν μετοχῶν τῶν πλοιοκτητριῶν ἑταιρειῶν καί τέλος οἱ προσωπικές ἐγγυήσεις αὐτῶν τούτων τῶν φορέων τῶν ἐπιχειρήσεων αὐτῶν, δηλ. τῶν λεγομένων ἐφοπλιστῶν.

2. Ὅπως εἶναι εὔλογο, ἡ ἐξέλιξη ἀπό τήν ὁμαλή καί εὐχάριστη κατάσταση τῶν σχέσεων τοῦ ἐφοπλιστοῦ μέ τήν Τράπεζά του στή φάση τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως τῆς **προσωπικῆς ἐγγυήσεώς του** δέν γίνεται ἀπό τήν μία στιγμή στήν ἄλλη. Μεσολαβεῖ χρόνος στή διάρκεια τοῦ ὁποίου ἡ σχέση μεταβάλλεται καί διαφοροποιεῖται. Ἡ μεταβολή τῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς ἐπηρεάζει, ὅπως εἶναι φανερό τήν πολιτική τῶν Τραπεζῶν, συνεπεία δέ τούτου ἀκόμα καί τά πρόσωπα πού ὑπεύθυνα χειρίζονται τούς δανειακούς λογαριασμούς τῶν ναυτιλιακῶν δανείων εἴτε ἀλλάζουν στάση ἀπέναντι στόν πελάτη εἴτε ἀπομακρύνονται καί νέα πρόσωπα ἀναλαμβάνουν τούς σχετικούς χειρισμούς. Ἀλλά καί ἄν δέν συμβῆ κάτι τέτοιο, εἶναι φανερό ὅτι ἡ ἀδυναμία τοῦ ὀφειλέτου νά ἐκπληρώση τίς πρός τήν Τράπεζαν ὑποχρεώσεις του ὁδηγεῖ σχεδόν ἀναπόφευκτα τήν ὑπόθεση στήν ὁδό τῆς δικαστικῆς ἐκκαθαρίσεως.

3. Ἡ ἀναγκαστική ἐκτέλεση τῆς προσωπικῆς ἐγγυήσεως σέ σχέση μέ ὀφειλήν ἐκ ναυτιλιακοῦ δανείου δέν ὑπῆρξε φαινόμενο τῆς τελευταίας κρίσεως. Καί ἄλλοτε στό παρελθόν προσωπικοί ἐγγυηταί περιῆλθαν σέ ὑπερημερία καί φυσικά οἱ Τράπεζες ἐπεδίωξαν τήν εἴσπραξη τῶν ἀπαιτήσεών τους ἀπό τούς ἐγγυητές. Αὐτό, ὅμως, δέν εἶχε γίνει ποτέ προηγουμένως στήν ἔκταση πού συνέβη στά τελευταῖα πέντε χρόνια οὔτε εἶχε πλήξει ὡς τότε σημαντικά ὀνόματα τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας. Ἔτσι τό θέμα αὐτό δέν εἶχε ἀπασχολήσει ἄλλοτε τόν ἐφοπλιστικό κόσμο καί δέν εἶχε προβληματίσει σχεδόν κανένα. Οἱ δίκες, ὅμως μέ ὀξύτατη συχνά ἀντιδικία, ἀπ' ἀφορμή τήν ὑπερημερία πολλῶν ἐφοπλιστῶν, ἔφερε τό θέμα στό κέντρο τοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς ναυτιλιακῆς μας οἰκογενείας. Οἱ ἀντιδικίες αὐτές ὡδήγησαν εὐλόγως στήν ἐνδελεχέστερη ἐξέταση κρισίμων ζητημάτων ὅπως λ.χ. τό θέμα τῆς νομιμότητος καί ἐγκυρότητος τῆς ἐγγυήσεως πού δίνεται σέ ἀσφάλεια ναυτιλιακοῦ δανείου.

Οἱ ἀμφισβητήσεις πού ἠγέρθησαν περί τήν νομιμότητα καί ἐγκυρότητά των εἰς συνάλλαγμα ἐγγυήσεων, ἐδημιούργησαν εὔλογη ἀναταραχή στούς τραπεζικούς κύκλους, οἱ λύσεις, ὅμως πού δόθηκαν ἀπό τά Δικαστήριά μας παρά τό ἐλλιπές, ἐνίοτε, τῶν αἰτιολογιῶν τῶν ἀποφάσεων, ἐπανέφεραν τό αἴσθημα σιγουριᾶς πού εἶναι ἀπαραίτητο γιά τήν στήριξη τῆς πολιτικῆς μιᾶς Τράπεζας γιά τήν χρηματοδότηση τῆς ναυτιλίας.

4. Μέ τό θέμα τῆς εὐθύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐκ τῆς προσωπικῆς του ἐγγυήσεως στενότατα συνδέεται τό θέμα πού ἀφορᾶ τήν ἐμπορική ἰδιότητα τοῦ ἐγγυητοῦ ὡς «ἐφοπλιστοῦ» καί ἄρα τήν πτωχευτική του ἱκανότητα ἤ ἀκόμα καί τήν ἐξ αὐτοῦ τοῦ λόγου ἐκτελεστότητα τῆς κατά τοῦ προσωπικοῦ ἐγγυητοῦ ἀποφά-

σεως καί διά προσωπικῆς κρατήσεώς του. Ὅπως προανέφερα, οἱ Τράπεζες, προκειμένου νά κλείσουν τόν φάκελλο μιᾶς ὑποθέσεως ὀφειλῆς ἐκ ναυτιλιακοῦ δανείου, ἔπρεπε συνήθως νά ὁδηγήσουν τήν ὑπόθεση σέ δικαστική ἐκκαθάριση. Οἱ Τράπεζες δέν ἀκολούθησαν ὅλες τήν ἴδια πολιτική στό θέμα τῆς δικαστικῆς ἐκτελέσεως τῆς προσωπικῆς ἐγγυήσεως οὔτε ἀκόμα καί ἀπέναντι ὅλων τῶν ὀφειλετῶν πελατῶν των. Πραγματικά, οἱ Τράπεζες ἄνοιξαν πόλεμο «μέχρις ἐσχάτων» ἐναντίον ὁρισμένων ἐφοπλιστῶν— ὀφειλετῶν των γιά δύο ἰδιαίτερους λόγους: Ὁ πρῶτος ἦταν ἡ ἀρνητική στάση τοῦ ἐφοπλιστοῦ στίς εὔλογες (ἤ μή) ἀξιώσεις τῆς Τραπέζης, ἡ ἀπουσία δηλ. πνεύματος συνεργασίας γιά τήν κατά τό δυνατόν ἀζήμιον ἐκκαθάριση τοῦ φακέλλου τοῦ δανείου μέ τήν ἐκποίηση τῶν ὑπέρ τῆς Τραπέζης ἀσφαλειῶν. Ὁ δεύτερος λόγος ἦταν ἡ ἐπιθυμία τῶν Τραπεζῶν νά καταστήσουν κοινή συνείδηση καί μεταξύ τῶν πελατῶν των ὅτι δέν ἐννοοῦσαν νά πέσουν θύματα τῆς «εὐφυΐας» τῶν ὀφειλετῶν των καί ὅτι, μέ ἐξαίρεση τίς περιπτώσεις καθαρᾶς ἀτυχίας καί γνησίας πτωχεύσεως τοῦ ὀφειλέτου, ὁ προσωπικός ἐγγυητής ἔπρεπε νά μετάσχη στή ζημιά τῆς Τραπέζης θυσιάζοντας ἕνα ἱκανό μέρος ἀπό τόν πλοῦτο του. Μέ ἄλλα λόγια οἱ Τράπεζες πού ἦσαν «committed στό shipping» δέν ἤθελαν νά δεχθοῦν ὅτι οἱ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις πτωχεύουν ἀλλ' οἱ ἐφοπλιστές παραμένουν πλούσιοι! Ἔτσι ὁδηγηθήκαμε στίς γνωστές ἀντιδικίες καί διαμάχες.

5. Ἐπέμεινα στό θέμα τῆς εὐθύνης τοῦ ἐγγυητοῦ καί τῶν ἐκ τῆς ἐγγυήσεως συνεπειῶν γιατί νομίζω ὅτι τό θέμα αὐτό τόσο στό παρελθόν ὅσο καί τώρα ἀντιμετωπίσθηκε καί ἀντιμετωπίζεται καί ἀπό τούς ἐφοπλιστές καί ἀπό τίς Τράπεζες χωρίς τήν σοβαρότητα πού τοῦ ταιριάζει.

Κατά τή γνώμη μου, τό θέμα αὐτό πρέπει νά τύχη διαφόρου θεωρήσεως. Εἶναι καιρός νά ἀναρωτηθοῦν σοβαρά οἱ Τράπεζες γιά τό τί περιμένουν ἀπό τόν προσωπικό τους ἐγγυητή καί νά δώσουν στήν προσωπική ἐγγύηση ἀνάλογο περιεχόμενο. Γιατί εἶναι βέβαιο, ὅτι ὁ προσωπικός ἐγγυητής στή συνήθη περίπτωση δέν μπορεῖ μέ τήν προσωπική του περιουσία νά καλύψη τό μέγεθος τῆς πρός τήν Τράπεζαν ὀφειλῆς ἐκ τοῦ δανείου. Παραλλήλως, εἶναι ἴσως εὔλογο νά ὑποστηριχθῆ ὅτι ὁ προσωπικός ἐγγυητής συμπεριφερόμενος μετά πάσης ἐντιμότητος πρός τήν Τράπεζά του πρέπει νά τῆς καταστήση σαφές ὅτι δέν προτίθεται μέ τήν ἐπιζητουμένη χρηματοδότηση νά θέση σέ διακινδύνευση τήν συνολική του οἰκονομική ὑπόσταση καί ὅτι δέν εἶναι διατεθειμένος προκειμένου νά διασώση αὐτήν τήν οἰκονομικήν του κατάσταση νά καταστῆ «μασκαράς» μετερχόμενος μεθοδεύσεις πού τόν προσβάλλουν ὡς ἔντιμο ἐπιχειρηματία. Ἡ ὀρθή καί ἀξιοπρεπής ἀντιμετώπιση τοῦ θέματος αὐτοῦ, ἐπιβάλλει τήν διαπραγμάτευση τοῦ περιεχομένου τῆς ἐγγυήσεως εἰς τρόπον ὥστε καί ἡ Τράπεζα νά εἶναι ἀσφαλής ὅτι ὁ προσωπικός ἐγγυητής της — δηλ. τό οὐσιῶδες πρόσωπο πού εἶναι ὁ φορεύς τῆς ἐπιχειρήσεως — θά σταθῆ στίς ἐπάλξεις τοῦ ἀγώνα γιά τή διάσωση τῆς ἐπιχειρήσεως σέ καιρούς κρίσεως, ὑφέσεως καί δυσκολιῶν ὅπως καί στίς καλές μέρες, ἀλλά κυρίως ὅτι θά συνεργασθῆ στενά μέ τήν Τράπεζα γιά τήν ἐλαχιστοποίηση τῶν δυσμενῶν γι' αὐτήν συνεπειῶν ἐκ τῆς ἀδυναμίας τοῦ πρωτοφειλέτου νά ἐκπληρώση τίς πρός αὐτήν ὑποχρεώσεις του.

Ἡ ἐγγύηση πού οἱ Τράπεζες μέχρι καί σήμερον ζητοῦν ἔχει καθαρά οἰκονομικό περιεχόμενο. Αὐτό, νομίζω ὅτι **θά πρέπει νά εἶναι τό ἀποτέλεσμα τῆς παρά τοῦ ἐγγυητοῦ ἀθετήσεως τῶν ἄλλων πρωταρχικῶν ὑποχρεώσεών του,** ἤτοι τῆς ἀποδόσεως ὅλων τῶν εἰσοδημάτων τοῦ πλοίου μετά τήν ἀφαίρεση τῶν ἐξόδων λειτουργίας τοῦ πλοίου στήν δανείστρια Τράπεζα πρός ἐξυπηρέτησιν τοῦ δανείου της, τῆς ἐκπληρώσεως ὅλων τῶν συμφωνιῶν τοῦ πρωτοφειλέτου ἐν σχέσει μέ τό πλοῖον καί τήν ἐκμετάλλευσή του, καί τῆς συνεργασίας του μέ τήν Τράπεζα στό πλαίσιο τῆς δανειακῆς σχέσεως.

Ὑπό τοιοῦτο περιεχόμενο ἡ ἐγγύησις ἐπιτελεῖ κατά τήν γνώμη μου πληρέστερα τόν στόχο της.

6. Ἡ τελευταία κρίση κατέδειξε ἐξ ἄλλου κατά τρόπον ἐναργή καί ἕνα ἄλλο χῶρο ἀνεπαρκείας πολλῶν ναυτιλιακῶν Τραπεζῶν. Τήν ἀδυναμία τῶν στελεχῶν τους νά παρακολουθοῦν τήν πορεία τῆς δανειοδοτηθείσης ἐπιχειρήσεως, τάς εἰσπράξεις τῶν ναύλων καί ἄλλων εἰσοδημάτων τῶν ἐνυποθήκων πλοίων κλπ. μέ ἀποτέλεσμα τεράστια κεφάλαια τῆς ὀφειλετρίας ἐπιχειρήσεως νά ὁδηγοῦνται πρός ἄλλας κατευθύνσεις. Ἡ ἀδυναμία καί ἀνεπάρκεια αὐτή τῶν Τραπεζῶν ὑπῆρξε πάντοτε, ἐξεδηλώθη ὅμως ἐντονότερα στήν περίοδο τῆς εὐφορίας ὁπότε οἱ πάντες ἐφησύχαζαν. Ἔτσι, ὅταν ἦλθε ἡ κρίση, οἱ Τράπεζες εἶχαν πλήρη ἄγνοια γιά τήν πραγματική οἰκονομική κατάσταση τῶν ὀφειλετῶν τους καί κατέληξαν νά ἐκτιμοῦν τά πράγματα ἐπί τῆ βάσει εἰκασιῶν ἤ κακοβούλων ἤ μή πληροφοριῶν ἀπό τρίτους.

Εἶναι συνεπῶς καιρός, ἡ παροχή τοῦ δανείου στήν ναυτιλιακή ἐπιχείρηση νά συνοδεύεται ἀπό ὅλες ἐκεῖνες τίς προϋποθέσεις πού θά ἀποτρέπουν στόν μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, τόν ὀφειλέτη νά ὑποπέση στόν πειρασμό καταδολιεύσεως τῆς Τραπέζης του ἀλλά καί θά ἐξασφαλίζη στήν Τράπεζα μιά ἀληθινή εἰκόνα γιά τήν οἰκονομική κατάσταση τοῦ ὀφειλέτου της, ἔτσι ὥστε νά παίρνωνται ἑκάστοτε οἱ σωστές ἀποφάσεις καί ἀπό τόν ὀφειλέτη καί ἀπό τήν Τράπεζα.

Τό γνωστό ρητό «οὔτε ὅλα τοῦ γιατροῦ οὔτε ὅλα τοῦ Πνευματικοῦ» εἶναι πιά, νομίζω ξεπερασμένο μετά τήν ἐμπειρία τῆς τελευταίας κρίσεως. Ἀληθινά! Βασικός λόγος πολλῶν ἀστοχιῶν πού ἔγιναν τά τελευταῖα χρόνια ὑπῆρξε ἡ καψυποψία ἀνάμεσα στίς Τράπεζες καί τούς ἐφοπλιστές πού θέριευε ἐξ αἰτίας τῆς ἀγνοίας τῆς οἰκονομικῆς πραγματικότητος τῆς δανειοδοτηθείσης ἐπιχειρήσεως καί τοῦ ὄπισθεν αὐτῆς κρυπτομένου ἐφοπλιστοῦ. Ὅπου δέν ὑπῆρξε καψυποψία ἐκεῖ τά πράγματα παρά τίς δυσχέρειες πορεύθηκαν μέ πολύ ὁμαλό τρόπο.

7. Τά παραπάνω καταδεικνύουν σαφῶς, ὅτι ἡ κρίση ἐπιτάθηκε ἀπό τά λάθη πού ἔγιναν καί ἀπό τήν πλευρά τῶν Τραπεζῶν ἀλλά καί ἀπό τήν πλευρά τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἡ εὐκολία μέ τήν ὁποία ἐχορηγήθησαν τεράστια ποσά ὡς δάνεια καί ἐπίσης ἡ εὐχέρεια μέ τήν ὁποίαν οἱ ἐφοπλιστές ἀνελάμβαναν τούς κινδύνους καί ὑπέγραφαν τίς προσωπικές τους ἐγγυήσεις ἔφεραν τά ἀποτελέσματα πού ὅλοι γνωρίζουμε. Εἶναι καιρός νά συνειδητοποιήσουμε ὅτι αὐτά δέν πρέπει νά ἐπαναληφθοῦν, μολονότι φοβοῦμαι ἡ ἱστορία, δηλ. ἡ ἐμπειρία τοῦ παρελθόντος, δέν δίδαξε πολλούς μέχρι σήμερα. Γιά τό καλό ὅλων.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. ΣΙΟΥΦΑΣ

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 · 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

ΕΙΝΑΙ ΜΑΚΡΥΣ Ο ΔΡΟΜΟΣ

Τοῦ κ. ΠΑΝ. ΤΣΑΚΟΥ

«Βασικό στοιχεῖο ἐπιβίωσης καί παραπέρα ἀνάπτυξης τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας εἶναι ἡ ἐνίσχυση τῶν δεσμῶν της μέ τόν τόπο, τό ἀγκάλιασμά της ἀπό τό λαό, τό μπόλιασμά της στήν Ἑλληνική πραγματικότητα πού θά ἐπιτρέψει στόν Ἕλληνα ναυτικό καί πλοιοκτήτη νά νοιώσει σάν «συμπατριώτης» στόν τόπο του καί θά τοῦ δώσει τό κουράγιο, τήν δύναμη καί τήν διάθεση νά βοηθήσει γιά νά ἀρμεχθεῖ ἡ καρπερή «ἀγελάδα» πού περιφέρεται ἀνάμεσα στό Γιβραλτάρ καί Πόρτ Σάϊντ ἀλλά καί νά φυτέψει στό ἐθνικό μας «χωράφι» πολλά πού ὅσα μάζεψε ἀπό τούς ὠκεανούς».

«Ἤ θά φροντίσουμε νά μπολιασθεῖ τό κλαδί τῆς μεγάλης μας Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στόν ἐθνικό μας κορμό καί νά ἀφομοιωθεῖ ἀπ' αὐτόν ἤ θά πρέπει νά εἴμαστε ἕτσιμοι νά ἀναλάβουμε τήν εὐθύνη τῆς ἀποβολῆς του ἀπό τό ἐθνικό μας δένδρο. Τότε θά μοιάζουμε σάν τούς ἀπογοητευμένους ἐπιβάτες πού ἀγναντεύουν στό μουράγιο μελαγχολικά τό πλοῖο τῆς γραμμῆς πού πέρασε μέν, ἀλλά δέν «ἔπιασε» καί συνεχίζει τό ταξίδι του γιά τήν Ἀνατολή».

Εἶναι τά παραπάνω ἀποσπάσματα ἀπό ἄρθρα μου στά περασμένα χρόνια στά ὁποῖα ἐπίμονα καί ἴσως μονότονα καί ἀνιαρά ἐτόνιζα τήν ἀνάγκη νά ἀνοίξουν ἡ Πολιτεία καί ἡ Κοινωνία μας τήν ἀγκαλιά τους καί νά δεχθοῦν τήν Ναυτιλία μας, νά τήν στηρίξουν ἠθικά, νά ἀποβάλλουν τήν καχυποψία ἤ τήν ἐχθρότητα ἀπέναντί της καί νά τήν δοῦν ἔτσι ὅπως πραγματικά εἶναι: ἕνας ἀγαθός γιά τόν τόπο καί τόν λαό γίγαντας.

Ἀπέδιδα ἀκόμα μομφή στήν Πολιτεία, ὄχι μόνον γιά τήν ἔλλειψη τόλμης στήν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας, ἀλλά κυρίως γιατί δέν ἔστερξε — ἄν καί εἶχε ὅλες τίς δυνατότητες μέ τά, ὑπό τόν ἔλεγχό της, μαζικά μέσα ἐνημέρωσης — νά πεῖ στό λαό τήν ἀλήθεια γιά τήν Ναυτιλία μας καί τήν προσφορά της, ἀλλά τήν ἄφησε νά εἶναι ὁ μεγάλος παρεξηγημένος, αὐτός πού πρέπει νά κρύβει τό πρόσωπό του.

Διατύπωσα τέλος τό παράπονό μου γιά τόν Ἑλληνικό τύπο καί γιά τήν ἐντελῶς ἀνεξήγητα καί ἀδικαιολόγητα ἐχθρική καί ἄδικη στάση του ἀπέναντι στήν Ναυτιλία μας.

Οἱ παραπάνω ἀναφορές ἄς μήν θεωρηθοῦν σάν πρόθεση ἀναμοχλεύσεως μεμψιμοιριῶν τοῦ παρελθόντος. Ἄν ἐπιχείρησα νά θέσω ἐμφαντικά τίς ἀπόψεις μου πάνω στό πολιτικό καί κοινωνικό κλίμα πού κινεῖται ἤ πρέπει νά κινεῖται ἡ Ναυτιλία μας εἶναι γιατί σ' αὐτόν ἀκριβῶς τόν παράγοντα καί ὄχι τόσο στά σημάδια κάποιας ἀνάκαμψης τῆς ἀγορᾶς — πού μπορεῖ νά εἶναι καί ἀπατηλά — προτίθεμαι νά στηρίξω τήν ὁποια αἰσιοδοξία μου γιά τό μέλλον. Πολύ περισσότερο γιατί δέν θεωρῶ ἐποικοδομητικό νά θεωροῦμε τήν Ναυτιλία κάτω ἀπό τό πρίσμα τῆς σημερινῆς κρίσης καί τῶν προβλημάτων πού δημιουργεῖ, ἀλλά κάτω ἀπό τήν ἀντίληψη ὅτι ἀποτελεῖ μόνιμη καί θεμελιακή ὑπόθεση τῆς χώρας μας καί τοῦ λαοῦ της καί ἀντιπροσωπεύει μόνιμα πανεθνικά συμφέροντα.

Τό λέω αὐτό γιατί πολύς λόγος γίνεται στίς μέρες μας γιά τήν Ἑλληνική σημαία, τό Ἑλληνικό Νηολόγιο. Ἡ συρρίκνωση τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηολογίου εἶναι γεγονός, ὅπως γεγονός εἶναι καί ἡ συρρίκνωση τοῦ νηολογίου ἄλλων παραδοσιακῶν σημαιῶν. Καί χωρίς νά θέλω νά ἐπιμείνω στόν καταμερισμό τῶν εὐθυνῶν, θά πῶ ἁπλά πώς ἀναμφίβολα μερίδιο εὐθύνης πρέπει νά ἀποδοθεῖ καί στήν Πολιτεία καί στούς ἄλλους φορεῖς.

Δέν θά ἀναφερθῶ στά Νομοθετικά, Διοικητικά καί ἄλλα μέτρα πού πάρθηκαν ἤ δέν πάρθηκαν ἤ πού πρέπει νά παρθοῦν. Θά ἀσχοληθοῦν μέ αὐτά ἀσφαλῶς ἄλλοι περισσότερο εἰδικοί καί περισσότερο ἁρμόδιοι. Ἐξ ἄλλου σταθερή μου ἄποψη εἶναι ὅτι ἡ Ναυτιλία μας δέν χρειάζεται οὔτε καί ζητᾶ ἀπό τήν Πολιτεία τήν λήψη μέτρων ἀλλά τήν ἄρση μέτρων ἤ ἀντικινήτρων.

Θέλω νά ἀναφερθῶ ὅμως στό γενικότερο καί περισσότερο σημαντικό ἐνθαρρυντικό στοιχεῖο μέσα στό ὁποῖο ἐντάσσονται καί τά «μέτρα».

Ἀναφέρομαι βέβαια στό κλῖμα πού ἄρχισε τόν τελευταῖο καιρό νά διαμορφώνεται γύρω ἀπό τήν Ναυτιλία μας στόν τόπο πού γεννήθηκε καί μεχάλωσε καί πού πάνω του ἐναποθέτω τήν αἰσιοδοξία μου.

Δέν ξέρω πόσο τό κλῖμα τοῦτο θά ἀποδειχθεῖ σταθερό καί μόνιμο. Δέν θά ἀφήσω ὅμως τούς δισταγμούς καί τίς ἀμφιβολίες νά μοῦ δηλητηριάσουν τήν χαρά πού νοιώθω σάν βλέπω τούς ἐκπροσώπους τῆς Πολιτείας καί τούς ἐκφραστές τῆς Πολιτικῆς μας ζωῆς νά συμπίπτουν στήν ἀναγνώριση τῆς προσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας μας καί στήν ἀνάγκη στήριξής της.

Τήν θέση τῆς ἐχθρότητας καί τῆς καψυποψίας ἄρχισαν νά παίρνουν διαδοχικά ἡ ἀποδοχή, ἡ κατανόηση, τό ἐνδιαφέρον καί πολλές φορές ἡ ἀγάπη γιά τήν Ναυτιλία μας. Καί τοῦτο δέν ἀντικατοπτρίζεται μόνον στίς δηλώσεις τῶν ἐκπροσώπων τῆς Κυβέρνησης καί τῆς Πολιτικῆς ἀλλά καί ὑλοποιεῖται στήν καθημερινή δράση τῶν διοικητικῶν ὀργάνων.

Θά ἤθελα ἀκόμα νά ὑπογραμμίσω ὅτι κάποια — ἀμυδρή ἴσως — ἀλλαγή ἀρχίζει νά διαμορφώνεται καί στίς διαθέσεις τοῦ τύπου καί τῶν μέσων ἐνημέρωσης γενικώτερα. Ἄν ἡ Ναυτιλία μας καί ἡ προσφορά της δέν προβάλλονται ἤ δέν προβάλλονται ὅσο πρέπει, ὡστόσο ἀρχίζει νά διαφαίνεται μιά τάση ἀναίρεσης τοῦ πνεύματος ἐχθρότητας καί καχυποψίας· κι' αὐτό εἶναι κάτι.

Ἄν στόν παγκόσμιο χῶρο τό πιό ἐνθαρρυντικό γιά τήν Ναυτιλία στοιχεῖο τῆς χρονιᾶς πού πέρασε εἶναι τά σημεῖα κάποιας ἀνάκαμψης τῆς ἀγορᾶς, στόν στενότερο Ἑλληνικό χῶρο τό πιό εὐοίωνο κατά τήν γνώμη μου στοιχεῖο ἦταν ἡ διαμόρφωση αὐτοῦ τοῦ νέου γιά τή Ναυτιλία μας κλίματος.

Αὐτή ἡ μεταβολή τοῦ κλίματος εἶμαι βέβαιος ὅτι θά ἀποφέρει καρπούς. Ἄς μήν εἴμαστε ὅμως ἀνυπόμονοι· ἡ δυσπιστία γεννᾶ δυσπιστία. Θά ἀπαιτηθῆ χρόνος γιά τήν ἐμπέδωση τῆς ἐμπιστοσύνης. Ἀναφέρομαι βέβαια στήν Ἑλληνική Σημαία, στήν ἐνίσχυση τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηολογίου. Ὁ δρόμος εἶναι μακρύς. Χρειάζεται συνέχεια καί συνέπεια.

Ἄς μήν μᾶς κατέχει τό ἄγχος. Πρέπει νά κατανοηθεῖ πώς δέν εἶναι αὐτό τό σπουδαιότερο. Τό βασικό εἶναι ἡ ὕπαρξη ὅσο γίνεται πιό μεγάλης Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας καί οἱ, ὅσο γίνεται, στενώτεροι δεσμοί της μέ τήν χώρα. Οἱ ὑπηρεσίες πού προσφέρει τό ἑλληνόκτητο πλοῖο εἶναι ἴδιες μέ ἐκεῖνες τοῦ Ἑλ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ληνικοῦ (ἀπασχόληση Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἐπισκευές, παραναυτιλιακές δουλειές, ἀπασχόληση προσωπικοῦ σ' αὐτές καί τά ναυτιλιακά γραφεῖα, εἰσφορές ΝΑΤ, πολύτιμο συνάλλαγμα κλπ.).

Γιά νά φθάσουμε μιά μέρα ἐκεῖ πού πρέπει ὀφείλουμε ὅλοι νά συμφωνήσουμε στό τί ἐπί τέλους ἐννοοῦμε λέγοντας Ἑλληνική Ναυτιλία.

Εἶναι αὐτή μιά ὑπόθεση πού ἀφορᾶ τούς λίγους «χρυσοκανθάρους» ἐφοπλιστές πού ζοῦν καλά περί τήν Ἀκτή Μιαούλη κι ἀκόμη καλλίτερα στό Λονδῖνο ἤ τή Νέα Ὑόρκη ἤ δεχόμαστε πώς εἶναι κοινή ὑπόθεση ὅλων μας, Ἐθνική κληρονομιά, πού ξεκίνησε κι' ἄντεξε κι' ἀνδρώθηκε μέσα σέ χιλιάδες χρόνια, μέ τόν ἱδρώτα καί τό αἷμα τῶν πατέρων καί τῶν προγόνων μας, ὅλων αὐτῶν πού εἶχαν κάμει βίωμα τῆς ζωῆς τους τό ἀνδρῶν ἐπιφανῶν πᾶσα «θάλασσα» τάφος.

Κι' ὅταν δεχθοῦμε ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία δέν εἶναι ἀποκλειστικό κτῆμα κανενός κι' ὅτι κανείς δέν ἔχει τό δικαίωμα νά τή βάζει σέ καραντίνα γιά βραχυπρόθεσμα πολιτικά ἤ συντεχνιακά μικροσυμφέροντα, ὅταν τήν ἀγκαλιάσουμε σάν τήν ἀνεκτίμητη Προγονική Κληρονομιά τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτοσύνης, ὅταν τή προβάλλουμε ὑπερκοματικά καί πανεθνικά, σάν τή μοναδική Ἑλληνική πρωτιά τῶν νεωτέρων χρόνων, γιά νά θυμηθοῦμε τόν ἀείμνηστο Ἀνδρέα Λαιμό, τότε καθώς ἡ ἐμπιστοσύνη θά ἐμπεδώνεται καί οἱ συνθῆκες θά ἐπιτρέπουν, θἄρχωνται σύν τῶ χρόνων σταδιακά ὅλο καί περισσότερα πλοῖα στήν Ἑλληνική σημαία.

Ἂς θυμοῦνται ὅμως οἱ ἁρμόδιοι φορεῖς ὅτι τό ἐνδιαφέρον καί ἡ μέριμνα γιά τήν Ναυτιλία δέν μπορεῖ νά εἶναι περιστασιακή ἀλλά σταθερή καί συνεχής, γιατί ὅπως λέει ὁ Περικλῆς καί γράφει ὁ Θουκυδίδης «Τό ναυτικόν οὐκ ἐνδέχεται ὅταν τύχη, ἐκ παρέργου μελετᾶσθαι, ἀλλά μᾶλλον μηδέν ἐκείνω πάρεργον ἄλλο γίγνεσθαι».

Π.Ν. ΤΣΑΚΟΣ

ABS

The American Bureau of Shipping (ABS) thanks the Greek maritime community for their continuous expression of confidence in ABS by enlisting our services.

We are resolute in our intent to provide those services expeditiously and effectively.

The 1982 ABS RULES have been translated and published in Greek, in a special format which can be updated annually. This publication is available from the Piraeus Office and now includes the pages updating it for 1983, 1984 and 1985.

American Bureau of Shipping

International Headquarters

45 Eisenhower Drive, Paramus, N.J. 07652 U.S.A.

Salonica Office:
19, Nic. Plastira St.
P.O. Box 17008, Exochon
Harilaou GR 542 10 Salonica,
Telephone: 309619
Cable: Recordsalonica

Mediterranean Headquarters and Head Office for Greece:
1-3, Filellinon St.
P.O. Box 80139, GR 185 36 Piraeus
Telephone: 4527611/4
Telex: 21.2494

Syros Office:
Protopapadaki 41
GR 841 00 Syros
Telephone: 23743
Telex: 0293134

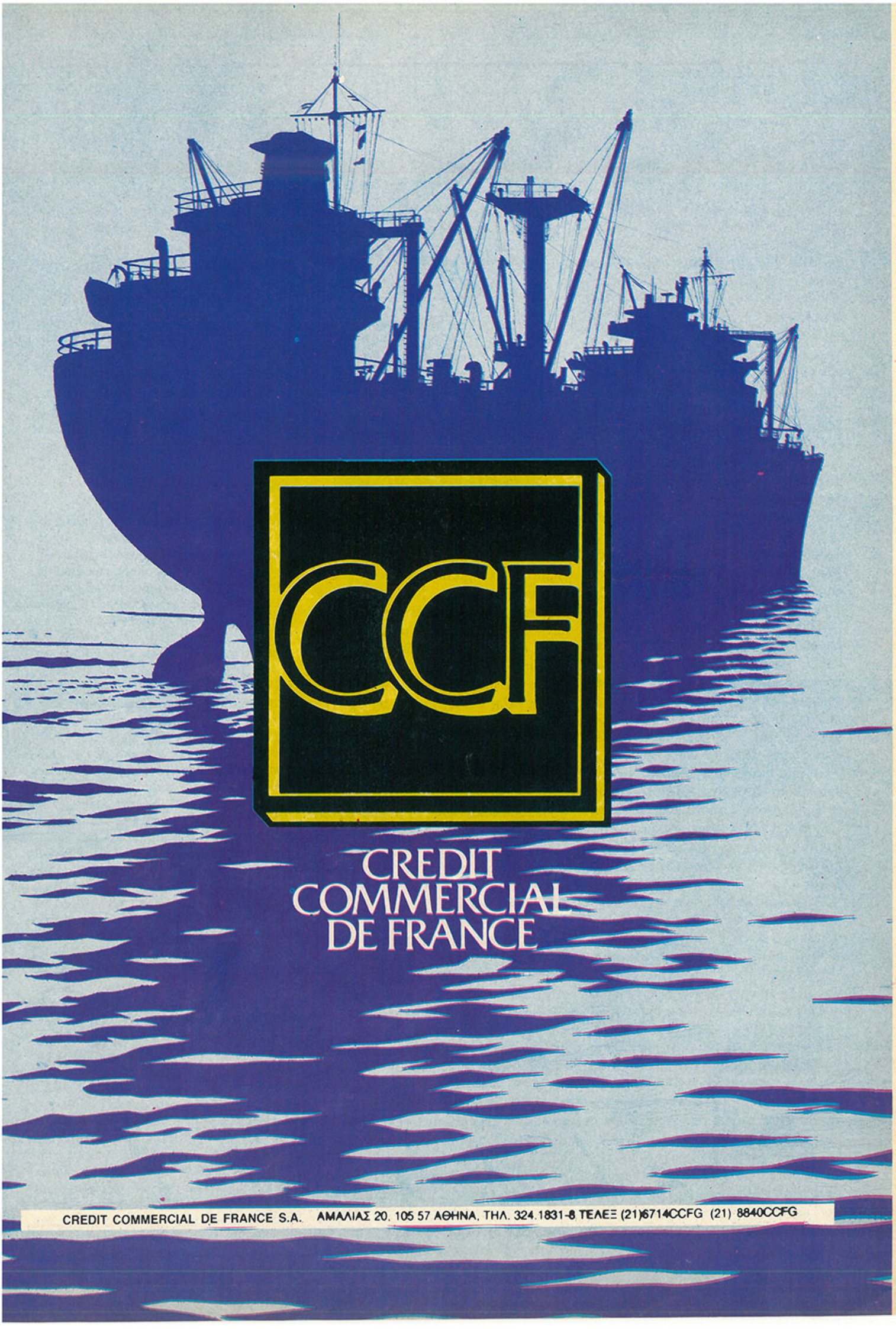
ΓΕΓΟΝΟΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ΑΛΦΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ LTD

(ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΣ «ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.»)

ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΣ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1988 ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΕΙ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΕ ΤΑ ΦΗΜΙΣΜΕΝΑ ΧΡΩΜΑΤΑ **HEMPELS**. ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΑΠΑΡΑΜΙΛΛΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΝ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΤΗΣ HEMPEL ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΘΑ ΣΑΣ ΕΠΙΣΚΕΦΘΟΥΝ ΓΙΑ ΝΑ ΣΑΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΟΥΝ ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΗΣ HEMPEL

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Κυθηρων 2, ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 48.25.811 (5 γραμμές)
TELEX: 21-2601, 21-2602
TELEFAX: 418109



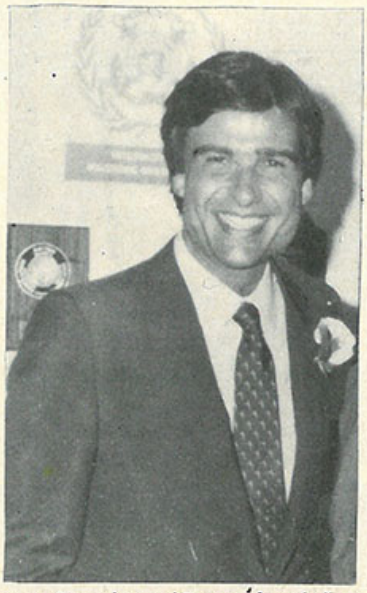
CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE S.A. ΑΜΑΛΙΑΣ 20, 105 57 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ. 324.1831-8 ΤΕΛΕΞ (21)6714CCFG (21) 8840CCFG

Περεστρόϊκα

Τοῦ κ. Γ. Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ

...Εἶναι καιρός πλέον, πιστεύω, νά στρέψη τήν προσοχήν του ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός πρός τήν Ἑλληνικήν σημαίαν ὑπό τήν σκέπην τῆς ὁποίας, χωρίς νά θίγεται τό παράπαν ἡ εὐκινησία καί ὁ διεθνής χαρακτήρ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, θά εὕρη τάξιν, ἀσφάλειαν, νοικοκυρωσύνην καί ἐν γένει προστασίαν, ἀσφαλῶς μεγαλυτέραν οἱασδήποτε τῶ παρέχεται σήμερον ὑπό τάς ξένας σημαίας. Ἀπό κυβερνητικῆς πλευρᾶς, ἐστέ βέβαιοι, ὅτι ἡ Κυβέρνησις δέν θά παραλείψη οὐδέν μέτρον διά νά διευκολύνη τούς Ἕλληνας ἐφοπλιστάς εἰς τήν προσέλευσιν τῶν πλοίων των ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν...

(ἀπόσπασμα ἀπό ἐπιστολή τοῦ πρωθυπουργοῦ Κ. Καραμανλῆ, πρός τόν πρόεδρον τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν Νέας Ὑόρκης Ἐμμ. Κουλουκουντῆ, «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», 15.2.1957).



Ὅταν, πρίν 30 χρόνια, ὁ πρωθυπουργός τῆς Ἑλλάδος ἔγραφε αὐτά τά λόγια, εἶχαν ἤδη περάσει τέσσερα χρόνια ἀπό τότε πού ἡ πολιτεία θέσπισε τούς νόμους καί ἔλαβε τά μέτρα πού ἔμελλε νά φέρουν, ἀργά, ἀλλά σταθερά, τήν Ἑλληνική σημαία στήν κορυφή τῶν ἐθνικῶν νηολογίων...

Σήμερα, κάτι περισσότερο ἀπό ἕνα χρόνο ἀπό τήν ἐξαγγελία καί ὑλοποίηση ὡρισμένων, θετικῶν, γιά τήν ναυτιλία, μέτρων, ἡ Κυβέρνηση διακατέχεται ἀπό ἄγχος καί ἀδημονία γιά τήν ἐπιστροφή τῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο...

Ἀσφαλῶς μπορεῖ κανείς νά δικαιολογήσει ἀπόλυτα καί τό ἄγχος καί τήν ἀδημονία. Ἡ χώρα μας εἶναι φτωχότερη μέ μιά ναυτιλία ἀποδεκατισμένη. Ὅτσι ἦταν ὅμως καί τό 1957. Ἡ χώρα μας ἔχει σήμερα ἀπόλυτη ἀνάγκη τό συνάλλαγμα. Ἄλλο τόσο ὅμως τό εἶχε καί τό 1957.

Δέν ἦταν ἁπλή ὑπόθεση ἡ ἐπιστροφή τότε καί σίγουρα δέν εἶναι καί τώρα. Τότε ὑπῆρξε ὑπομονή καί ἐπιμονή γιά τήν ἐπίτευξη τοῦ στόχου, ἔτσι πρέπει νά γίνει καί τώρα. Ὑπάρχουν ὅμως δύο σημαντικές διαφορές:

Τό 1957, δέν ὑπῆρχαν στή χώρα μας τά γραφεῖα πού διαχειρίζονται τά ὑπό ἄλλες σημαῖες Ἑλληνόκτητα πλοῖα πού καί αὐτά — πρέπει κάποτε νά τό παραδεχτοῦμε — προσφέρουν στόν τόπο μας καί πού θέλουμε ὅλοι νά ἐλπίζουμε ὅτι οἱ συνθῆκες, ἀργά ἤ γρηγορα, θά ἐπιτρέψουν τήν ἔνταξή τους στό νηολόγιό μας. (Ἄλλωστε εἶναι χαρακτηριστικό, ὅτι ἐνῶ τά ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖα μειώθηκαν τό 1987, ἐνῶ ὁ ἀριθμός τῶν ἐν ἐνεργεία ναυτικῶν μειώθηκε, τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα αὐξήθηκε). Τό 1957, ὑπῆρχε μιά μεγάλη ναυτεργατική οἰκογένεια, πού σήμερα δυστυχῶς ἀποτελεῖ παρελθόν. Ἡ συρρίκνωση τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ εἶναι ἴσως πολύ μεγαλύτερη αὐτῆς τοῦ νηολογίου.

Ὅτσι, τά πλοῖα μπορεῖ νά ἐπιστρέψουν, δύσκολα ὅμως θά συμβεῖ τό ἴδιο καί μέ τούς ναυτικούς μας. Ἡ πορεία δέ τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαίδευσης, δέν ἔδειξε, μέχρι σήμερα ὅτι ὑπάρχουν σημάδια ἄγχους ἤ ἀδημονίας γιά αὐτή τήν ἐπιστροφή...

Στό περυσινό μου ἄρθρο στά «Ναυτικά Χρονικά», εἶχα γράψει ὅτι θά ἔπρεπε νά ἐργαστοῦμε ὅλοι συλλογικά, μέ μοναδικό κίνητρο τό ἐθνικό συμφέρον, ἔχοντας σάν ὁδηγό τίς τραυματικές ἐμπειρίες ἀπό τά πολλά λάθη τοῦ παρελθόντος. Κρίμα ὅμως, τά λάθη συνεχίστηκαν, ὁ κομματισμός ἐπηρέασε καί πάλι ἀρνητικά τή ναυτιλία, ἡ τριμερής συνεργασία κράτους - ἐφοπλισμοῦ καί ναυτεργατῶν μόνο συνεργασία δέν μπορεῖ νά ἀποκληθεῖ καί ἴσως, ἄν δέν εἶχε βάλει ἡ ναυλαγορά τό χέρι της, τό νηολόγιο τῆς χώρας μας θά πλησίαζε σήμερα ἐπικίνδυνα τήν ἀνυπαρξία, μιά καί ἡ θεαματική στροφή — πρός τό θετικό — τῆς πολιτείας ἀπέναντι στή ναυτιλία ὅπως καί ἡ διαμόρφωση σχετικά ἠπίου κλίματος στίς σχέσεις ἐφοπλιστῶν καί συνδικαλιστῶν ναυτικῶν συνέβησαν μόλις τούς τελευταίους μῆνες.

Ἔτσι, ἡ σελίδα τοῦ 1987, σφραγίστηκε ἀπό τήν ναυτιλιακή μας ἱστορία σάν ἀρνητική, ἀλλά μᾶς ἔδωσε, καί αὐτή, ἐμπειρίες. Ἐμπειρίες πολλές, ἀπό λάθη, γι' αὐτό, πρίν περάσουμε στή νέα σελίδα, στό 1988, ἄς τῆς ρίξουμε μιά τελευταία, προσεκτική καί ἀντικειμενική ματιά μέσα ἀπό τίς σελίδες τοῦ ἡμερήσιου τύπου. Ἴσως, καί αὐτά τά λάθη, μαζί μέ τά πολλά ἄλλα τοῦ παρελθόντος μᾶς κάνουν πιό σοφούς καί προσεκτικούς στά βήματά μας...

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ. Ἀρχή τῆς χρονιᾶς, ὅλος ὁ κόσμος εὔχεται εἰρήνη, ἀλλά στό χῶρο τῆς ναυτιλίας, ἡ ἐργασιακή εἰρήνη ἔχει τιναχτεῖ στόν ἀέρα μετά τήν ἀπεργία τοῦ Δεκεμβρίου. Τό κλίμα δέν θά βελτιωθεῖ, ἀντίθετα, οἱ συνδικαλιστές θά ρίξουν καί ἄλλο λάδι στή φωτιά ἀποφασίζοντας τήν συμμετοχή τῆς ΠΝΟ στήν ἀπεργία πού κυρήσει ἡ ΓΣΕΕ στίς 15 Ἰανουαρίου ὄχι μόνο γιά τούς λόγους πού πραγματοποιεῖται ἀπό τήν ΓΣΕΕ ἀλλά *«καί γιά τήν μή ἱκανοποίηση ἀπό τήν πολιτεία σειρᾶς αἰτημάτων τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου»* (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 8.1). Ἐν τῶ μεταξύ, ὁ ὑπουργός Ε.Ν. δηλώνει γιά τά μέτρα: *«Δέν εἶμαι ἰδιαίτερα αἰσιόδοξος, ἀλλά τά μέτρα πού πῆρα ἦσαν ἀναγκαία γιά νά σταματήσω τήν διάρροή ἀπό τό Ἑλληνικό νηολόγιο»* (ΝΕΑ 8.1). Σέ ἄλλη στήλη τῆς ἐφημερίδας διαβάζουμε τήν ἐξῆς ἀπάντηση τοῦ ὑπουργοῦ σέ ἐρώτηση γιά τό ποῖα ἦταν ἡ πιό εὐτυχισμένη στιγμή στό ΥΕΝ τό 1986: *«Δέν εἶναι εὔκολο νά ἀναζητήσει κανείς εὐτυχισμένες στιγμές στό ΥΕΝ ὅταν πρέπει νά ρωτήσει τόν ... Τσοβόλα πρίν κάνει κάτι»*.

Εἶναι, ἴσως, ἡ πικρή διαπίστωση γιά τόν ἡγέτη τοῦ «τελευταίου τῆ τάξει» ὑπουργείου δσον ἀφορᾶ τά προβλήματα πού, ἀκόμα καί ἄθελά της, μπορεῖ νά προκαλέσει ἡ κυβερνητική μηχανή στό ἔργο τοῦ μεγαλύτερου συναλλαγματοφόρου κλάδου τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας. Θά τό διαπιστώσει καί τό 1987, μέ τά προβλήματα πού λέγονται Φ.Π.Α. καί φορολογία ἀξιωματικῶν. Ὅμως, ὁ ὑπουργός φαίνεται αἰσιόδοξος γιά τίς ἐργασιακές σχέσεις:

«Εἴμαστε, σέ μόνιμη βάση, ὑποστηρικτές τῆς ἐργασιακῆς εἰρήνης καί ἤδη τήν ἐπιδιώξαμε μέ τίς μακρές διαβουλεύσεις μέ ὅλα τά ἐνδιαφερόμενα μέρη. Χωρίς νά συμμερίζομαι ὡς δεδομένη τήν ἀναταραχή πού ἐπικαλεῖσθε στόν χῶρο τῆς ναυτιλίας, ἡ ρύθμιση τῶν ἀποδοχῶν κλπ., ἔγινε μετά πάροδο 11 μηνῶν ἀπό τήν λήξη τῶν συμβάσεων καί ἀφοῦ εἶχαν ἤδη ἐξαντληθεῖ ὅλες οἱ

προσπάθειες τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν καθώς καί οἱ ὑπηρεσιακές μας πρός ἀμφοτέρους παρεμβάσεις». (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 11.1).

Καί ἀποφασισμένος νά προωθήσει τά μέτρα πού ἐξήγγειλε. Ἐπιτροπή ἀπό τρεῖς ἀνώτατους ἀξιωματικούς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀναλαμβάνει κατόπιν ἐντολῆς τοῦ ὑπουργοῦ ἐκστρατεία γιά τήν ἐνημέρωση τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου. *«Πόρτα πόρτα ἐπισκέπτεται τά ἐφοπλιστικά γραφεῖα στόν Πειραιᾶ γιά τήν προσέλκυση πλοίων στό Ἑλληνικό Νηολόγιο»* (ΕΘΝΟΣ 15.1.). Ἀλλά, θά δηλώσει καί ὅτι: *«Αὐτά τά μέτρα εἶναι καί τά τελευταῖα πού παίρνουμε ὑπέρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ὅσο θά ὑπάρχει κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ δέν πρόκειται νά ἐξισώσουμε τήν ἑλληνική σημαία μέ τίς σημαῖες εὐκολίας ἔστω καί ἄν μείνουμε μόνο μέ ἕνα πλοῖα»* (ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ 15.1). Ἡ ἐπιτροπή γιά τήν *«ἐνημέρωση ἐνημερωμένων»* ὅπως ἀποκαλεῖ ὁ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ (15.1), θά συνεχίσει γιά ἀρκετές ἑβδομάδες τό ἔργο της. Οἱ λιμενικοί θά ἔρθουν πολύ κοντά στή ναυτιλία καί τά προβλήματά της, τήν ἴδια στιγμή πού ἡ πολιτεία φαίνεται νά μελετᾶ σοβαρά πλέον τήν ἀπομάκρυνσή τους ἀπό τό διοικητικό φορέα τῆς ναυτιλίας ....

Μαζί ὅμως μέ τήν ἐκστρατεία γιά τήν προσέλκυση, ἔχουμε καί τό ἀντικίνητρο: Γιατί, *«τό νομοσχέδιο τοῦ ΝΑΤ θά κατατεθεῖ ἀμέσως στή Βουλή στίς ἑπόμενες ἡμέρες. Τή δήλωση αὐτή ἔκανε χθές ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας Στ. Ἀλεξανδρῆς»* (ΚΕΡΔΟΣ 15.1). Ἐνῶ, *«Ἀπ' ὅτι ἔγινε γνωστό ἡ Ε.Ε.Ε. μέ ἐπιστολή της στόν ΥΕΝ κ. Στ. Ἀλεξανδρῆ τοῦ ζητάει νά ἐνημερωθεῖ γιά τό νομοσχέδιο περί ΝΑΤ πρίν κατατεθεῖ γιά ψήφιση στή Βουλή τό τελικό κείμενο»* (ΚΕΡΔΟΣ 18.1).

Οἱ ναυτεργάτες πάλι στό προσκήνιο. Μέ ἐξώδικη πρόσκλησή τους δηλώνουν ὅτι *«θά κατέλθουν σέ ἀπεργία ἄν δέν ἱκανοποιηθοῦν αἰτήματά τους»* (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 20.1.). Ἡ δέ ΠΕΝΕΝ, μέ ἀφορμή δύο ναυάγια μότορσιπ ἀνακοινώνει: *«Ἡ ζωή δυστυχῶς καθημερινά ἐπιβεβαιώνει τίς καταγγελίες μας ὅτι τά νέα μέτρα τῆς Κυβέρνησης θά ὁδηγοῦσαν σέ ἔξαρση τῶν ναυαγίων - πυρκαγιῶν»* (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 21.1.). Παρ' ὅλα αὐτά, *«αἰσιόδοξος ὁ ὑπουργός κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς γιά τήν ἐγγραφή πλοίων στό ἑλληνικό νηολόγιο»* (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 22.1).

Τήν ἴδια μέρα ὁ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ γράφει προφητικά: *«Πιό μακριά ἡ σύνταξη γιά τούς ναυτεργάτες »* ἀναφερόμενος στό νομοσχέδιο τοῦ ΝΑΤ τό ὁποῖο *«θά κατατεθεῖ ὅπως ἔχει στή Βουλή. Ἐκεῖ ὅμως γίνεται διάλογος καί ἀκούγονται ὅλες οἱ ἀπόψεις»* δηλώνει ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς (ΕΘΝΟΣ 22.1).

Ὅλες, ἐκτός τῶν ναυτεργατικῶν καί τῶν ἐφοπλιστῶν...

«Ἐρώτηση στή Βουλή γιά τήν εἰσήγηση Μοντεσάντου» (ΚΕΡΔΟΣ 29.1) καταθέτουν βουλευτές τῆς Νέας Δημοκρατίας σχετικά μέ περίεργες, ὅπως ἀναφέρουν, πρωτοβουλίες τοῦ συμβούλου γιά θέματα ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως τοῦ ΥΕΝ. Ἡ ναυτική ἐκπαίδευση ἔχει ὅμως τήν τιμητική της τήν προηγούμενη στό Γαλαξείδι, ὅπου ὁ ὑπουργός ἐγκαινιάζει μιά ἀκόμα σχολή. *«πρόσω ὁλοταχῶς γιά τήν ἀνάκαμψη τῆς ναυτιλίας μας»* θά δηλώσει ὁ ὑπουργός γιά νά προσθέσει ὁ ΙΓ τοῦ ὑπουργείου: *«Ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς, ὁ δάσκαλός μου, ξεπέρασε ὅλα τά προβλήματα καί σέ χρόνο ρεκόρ δημιούργησε τή σχολή καί ἔδωσε στό Γαλαξείδι αὐτό πού τοῦ ἔλειπε, δηλαδή μιά σχολή ἐμποροπλοιάρχων»* (ΑΥΡΙΑΝΗ 29.1).

Μιά ἀκόμα σχολή γιά τούς λίγους, ἐλάχιστους πλέον, ὑποψήφιους ναυτικούς...

Στούς ναυτικούς, στέκεται, γιά μιά ἀκόμα φορά, κοντά ὁ Γιάννης Λάτσης: *«Αἴσθηση προκάλεσε στούς ναυτικούς κύκλους ἡ νέα γενναιόδωρη προσφορά τοῦ μεγαλοεφοπλιστή κ. Γιάννη Λάτση γιά τή χρηματοδότηση ἀρχικά μέ 5 ἑκατ. δολλάρια, μιᾶς προσπάθειας γιά τήν δημιουργία ἑνός νέου καί ὑγιοῦς ἀσφαλιστικοῦ φορέα τῶν ναυτικῶν, μετά τήν πτώχευση τοῦ ΝΑΤ»* (ΒΡΑΔΥΝΗ 30.1). Οἱ διοικήσεις τῶν σωματείων ΠΕΜΕΝ, ΠΕΝΕΝ καί ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ θά ἀντιδράσουν διαβλέποντας, ὅπως θά ποῦν, κινδύνους στήν πρόταση, ἔτσι ἡ ΠΝΟ λίγες ἑβδομάδες μετά, *«ἐκφράζει τίς εὐχαριστίες τοῦ ναυτικοῦ κόσμου»* (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 18.2), προτείνοντας παράλληλα τήν σύσταση ἐπιτροπῆς γιά τήν περαιτέρω μελέτη τοῦ θέματος. Ἔκτοτε, ἀγνοεῖται πᾶσα ἐξέλιξις ἐπί τοῦ θέματος..

Ὁ καυτός ὅμως Ἰανουάριος θά κλείσει ὅπως ἀκριβῶς ἄρχισε. Ἀπεργιακά. *«Τήν κήρυξη 48ωρης ἀπεργίας στίς 10 καί 11 Φεβρουαρίου καθώς καί τήν πανελλήνια πανεργατική ἀπεργία τῆς ΓΣΕΕ στίς 12 Φεβρουαρίου, ἀπεφάσισε χθές ἡ ἐκτελεστική Ἐπιτροπή τῆς ΠΝΟ»* (ΕΞΠΡΕΣ 30.1).

1η ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ καί τό Νταβός στό προσκήνιο. *«μέ καπιταλιστικό μανδύα ὁ Παπανδρέου στό Νταβός»* γράφει ἡ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. Ἡ ὁμιλία τοῦ πρωθυπουργοῦ θά προκαλέσει αἴσθηση. Περισσότερο ρεαλιστής ἀπό τόν ἁρμόδιο ὑπουργό, θά ἀναφέρει στήν ὁμιλία του: *«Ἡ ἑλληνική ναυτιλία παρουσίασε μιά πολύ ἐνδιαφέρουσα ἐξέλιξη. Τά ἑλληνικά πλοῖα ἀνοίγονται ὁλοένα καί περισσότερο στά ξένα πληρώματα, δηλαδή πληρώματα ἀπό ἄλλες χῶρες τῆς περιοχῆς μας ἤ ἀπό γειτονικές περιοχές. Πράγματι, τά καράβια μας γίνονται μικρές πλεούμενες διεθνεῖς κοινότητες, ὅπου παίρνει τήν πλέον χειροπιαστή μορφή ἡ σκυταλοδρομία τῆς μετάδοσης βιομηχανικῆς τεχνογνωσίας ἀπό ἀνθρώπους πού ἀνήκουν σέ μιά οἰκονομία μέ κάποιο ἐπίπεδο ἀνάπτυξης, σέ ἄλλους πού ἐλπίζουν σ' αὐτήν. Αὐτός εἶναι ἕνας ἄλλος τομέας ὅπου βλέπω ὅτι ἡ Ἑλλάδα συνεισφέρει σημαντικά στά σχέδια τῶν γειτόνων της καί στήν παγκόσμια οἰκονομία»* (ΗΜΕΡΗΣΙΑ 1.2).

2 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ. Ἡ ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ θά μᾶς θυμίσει: Σάν σήμερα, πρίν 30 χρόνια *«μειώνονται οἱ εἰσφορές πλοιοκτητῶν καί ναυτεργατῶν ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ»*. Τό 1957 αὐτό υἱοθετεῖται ἀπό τήν κυβέρνηση σάν κίνητρο γιά τήν προσέλκυση πλοίων. Τό 1987, συμβαίνει ἀκριβῶς τό ἀντίθετο, οἱ εἰσφορές αὐξάνονται.

Τήν ἴδια μέρα, τα ΝΕΑ ἐπισημαίνουν *«κοινά σημεῖα στίς ἐπαφές ἐφοπλιστῶν καί ναυτικῶν...Στόχος τους εἶναι νά ὑπερκεράσουν τήν συμβιβαστική ἀπόφαση τοῦ ΥΕΝ κ. Στ. Ἀλεξανδρῆ, μέ τήν ὁποία καθόρισε τίς ἀμοιβές τῶν ναυτικῶν γιά τήν διετία 1986-87... Ἄς σημειωθεῖ ὅτι ἡ ΠΝΟ ἀπό τή μιά ἀπαιτεῖ τήν καταβολή τῶν ὅσων προβλέπει ἡ ὑπουργική ἀπόφαση, ἀπό τήν ἄλλη ἔχει προσφύγει στό Συμβούλιο τῆς Ἐπικρατείας, ζητώντας τήν ἀκύρωση τῆς ὑπουργικῆς ἀπόφασης»*.

Περίεργα, πράγματι, πράγματα...

10 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ: Ἡ ΠΝΟ ἀπεργεῖ καί πάλι. Ὅμως, *«ἐντελῶς ξαφνικά, λίγες ὧρες πρίν ἀπό τήν ἔναρξη τῆς νόμιμης τριήμερης πανναυτεργατικῆς ἀπεργίας — ἀργά χθές τό βράδυ, τό ΥΕΝ ἔδωσε στήν δημοσιότητα τό πολυσυζητημένο καί ἀπό καιρό ἀναμενόμενο σχέδιο νόμου πού στοχεύει στήν ἐξυγίανση καί οἰκονομική ἀνόρθωση τοῦ «προβληματικοῦ» Ἀπομαχικοῦ Ταμείου»*. σέ αὐτό, *«δέν ἀναφέρεται πουθενά ὁποιαδήποτε αὔξηση τοῦ ποσοστοῦ εἰσφορᾶς στό ΝΑΤ ἤ αὔξηση τοῦ ὁρίου ἡλικίας γιά τήν συνταξιοδότηση τῶν ἀσφαλισμένων»*. (ΠΡΩΤΗ 10.2).

12 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ. Τό ΚΑΛΑΜΙ προδικάζει *«Ἀλλαγές στό Λιμενικό»* καί συγκεκριμένα τήν ἀντικατάσταση τοῦ Ἀρχηγοῦ του.

Ἐν τῷ μεταξύ, οἱ ναυτεργάτες ἀποφασίζουν κλιμάκωση τοῦ ἀγώνα τους...

18.2. Τά ΝΕΑ, σύμφωνα μέ ἀποκλειστικές τους πληροφορίες, ἀναφέρουν ὅτι θά ὑπάρξει τροπολογία γιά τό ὅριο ἡλικίας ὅταν τό νομοσχεδιο τοῦ ΝΑΤ φθάσει γιά συζήτηση στή Βουλή.

Στίς 20.287, ὁ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ ἀναφέρεται στήν ἀπογραφή τῶν ναυτικῶν καί τονίζει: *«Χάθηκαν 12.571 θέσεις ἐργασίας στά πλοῖα»* Τό δημοσίευμα δέν ἀναφέρει πάντως πού θά εὑρίσκοντο 12.571 Ἕλληνες ναυτικοί νά πληρώσουν αὐτές τίς θέσεις, ἄν δέν εἶχαν χαθεῖ...

20 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ. Δημοσιεύονται ρεπορτάζ ἀπό τήν συνέντευξη τοῦ προέδρου τῆς ΕΕΕ. Ἡ δήλωσή του ὅτι τό 1986 ὑπῆρξε *«τό ἔτος τῆς μεγάλης φυγῆς»* θά γίνει τίτλος στά περισσότερα. Καί θά μιλήσει καί γιά ἀπεργίες: *«Τό ἑλληνικό πλοῖο παραμένει «ξέφραγο ἀμπέλι» στίς ἀπεργίες. Ὁ τρόπος πού παίρνονται οἱ ἀποφάσεις γιά ἀπεργία, δέν εἶναι καθόλου δημοκρατικός. Δέν πρέπει νά ἀποφασίζουν οἱ ἄνθρωποι πού βρίσκονται στά γραφεῖα τους στόν Πειραιᾶ. Πρέπει τίς ἀποφάσεις νά παίρνουν οἱ ναυτικοί μέσα ἀπό τά καράβια. Οἱ ποντοπόροι ναυτικοί νά ἀποφασίζουν γιά τά ποντοπόρα πλοῖα»* (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ 20.2).

Τήν ἴδια ἡμέρα, ἡ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ μᾶς πληροφορεῖ γιά τίς ἀνησυχίες τῶν ναυτεργατῶν τῆς ΠΝΟ κατόπιν τοῦ δημοσιεύματος τῶν ΝΕΩΝ γιά τήν κατάθεση τροπολογίας πού ἀφορᾶ τό συνταξιοδοτικό.

«Ἔντονες φῆμες γιά «τηλεφωνική» ἀποστρατεία τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ» γράφει ἡ ΒΡΑΔΥΝΗ 21.2. Ὅμως, ὁ ὑπουργός Ε.Ν. δηλώνει: *Τέτοιο θέμα δέν τέθηκε στό*

ὑπουργικό συμβούλιο. Εἴχαμε πολλά στό κεφάλι μας» (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ 21.1). Τελικά ὅμως θά διαβάσουμε: «Νέος Ἀρχηγός τοῦ Λ.Σ. ὁ κ. Χρ. Ντούνης» (ΕΞΠΡΕΣ 24.2). Ἔτσι, ἡ Κυβέρνηση ἐπιλέγει τόν πέμπτο ἀρχηγό Λ.Σ. μέσα σέ ἕξι χρόνια... Καί ἐνῶ *«τό νομόσχέδιο γιά τό ΝΑΤ κατατί θεται στή Βουλή»* (ΠΡΩΤΗ 24.2), *«Συνεδριάσει γιά ἀπεργία ἡ Ναυτική Ὁμοσπονδία* (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 24.2).

Καί στίς 25.2. *«Πανναυτεργατική συγκέντρωση στόν Πειραιᾶ στίς 12 Μαρτίου θά πραγματοποιήσει ἡ ΠΝΟ»* (ΑΥΡΙΑΝΗ). Ὁ δέ γενικός γραμματέας τῆς ΠΝΟ θά δηλώσει: *«Θά στήσουμε κάλπες σ' ὅλα τά πλοῖα γιά νά διενεργήσουμε δημοψήφισμα καί νά ἀποφασίσουμε παγκόσμια ἀπεργία διαρκείας. Τότε θά ἀποδείξουμε πώς εἴμαστε ὑπέρ τῶν δημοκρατικῶν διαδικασιῶν, μιά καί ὁ πρόεδρος τῶν ἐφοπλιστῶν ἀμφισβητεῖ ὅτι τίς ἐφαρμόζουμε»* (ΝΕΑ). Καί τήν ἑπομένη, διαβάζουμε καί τίς δηλώσεις τοῦ ὑπουργοῦ γιά τό ἴδιο θέμα: *«Συμφωνῶ μέ τήν δήλωση τοῦ Γ.Γ. τῆς ΠΝΟ ὅτι θά στήσει κάλπες σ' ὅλα τά πλοῖα γιά κήρυξη παγκόσμιας ἀπεργίας, δήλωση πού δείχνει δημοκρατική εὐαισθησία καί τήν υἱοθετῶ»* (ΕΘΝΟΣ).

Θά εἶναι καί ἡ μοναδική φορά πού θά ὑπάρξει ἀπόλυτος συμφωνία τῆς «τριμεροῦς συνεργασίας» μέσα στό 87. Τό δέ εἰρωνικό εἶναι ὅτι ἀφοροῦσε μιά πρόταση πού ἔμελλε νά μή ὑλοποιηθεῖ...

Τήν ἴδια μέρα ὅμως ὁ ὑπουργός θά πεῖ γιά τό νομοσχέδιο τοῦ ΝΑΤ:

«Ἡ βούληση τοῦ ΥΕΝ διατυπώνεται στό νομοσχέδιο πού κατατέθηκε στή Βουλή. Προγνωστικά γιά τήν τελική διαμόρφωση τοῦ νομοσχεδίου δέν κάνω, ἀφοῦ αὐτό θά θεωρηθεῖ ὅτι δέν σέβομαι τό σύνταγμα καί τόν κανονισμό τῆς Βουλῆς. Θά ἀκουστοῦν οἱ ἀπόψεις ὅλων τῶν κομμάτων καί κατά τήν ψήφιση τοῦ νομοσχεδίου θά προστεθοῦν ἤ θά ἀφαιρεθοῦν διάφορα σημεῖα. Προβλέψεις γιά τό τί θά προστεθεῖ ἤ ἀφαιρεθεῖ, δέν κάνω» (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ).

Καί μᾶλλον καλά κάνει. Γιατί πού νά φανταστεῖ, ὅτι πρίν κάν τό σχέδιο φτάσει στή Βουλή γιά συζήτηση, βουλευτής τοῦ ΠΑΣΟΚ θά προσθέσει τροπολογία γιά τήν οὐσιαστική αὔξηση τοῦ ὁρίου συνταξιοδότησης, προκαλώντας ἔτσι τήν τεράστια ἔκρηξη στόν ναυτεργατικό χῶρο, παραμονές Πάσχα...

Ἔτσι, μπαίνουμε στόν Μάρτιο καί *«ὕστερα ἀπό συνεχεῖς ἀναβολές, συζητήσεις καί σύρε - ἔλα, κατατέθηκε ἐπιτέλους στή Βουλή χθές τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ ἀπό τόν ὑπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας»* (ΑΥΡΙΑΝΗ 5.3.). Τήν ἴδια μέρα, ὁ τύπος δημοσιεύει ρεπορτάζ ἀπό τήν ὁμιλία τοῦ ὑπουργοῦ τήν προηγουμένη στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς. Ὁ ὑπουργός ἐμφανίζεται μέ ὑπερκομματική διάθεση: *«Πιστεύω καί συγκλονίζομαι στή σκέψη αὐτή, ὅτι ἡ ἑλληνική ναυτιλία δέν εἶναι θέμα προσωπικό, οὔτε κομματικό, οὔτε ἰδεολογικό, εἶναι αὐστηρῶς καί μόνο ἐθνικό»* (ΕΞΠΡΕΣ 5.3). Ἡ στάση τοῦ ὑπουργοῦ αὐτή καί τά περισσότερο ἀπό τά λεχθέντα, θά ἱκανοποιήσουν ἀπόλυτα τούς παρευρισκομένους. Θά ὑπάρξουν ὅμως καί σημεῖα πού θά δημιουργήσουν ἐρωτηματικά: *«Ὁ ν. 1376/83 ἀφέθηκε νά ἐκπνεύσει μετά ἀπό ὑπόδειξη τῆς ΕΕΕ ἡ ὁποία τόν χαρακτήρισε «ταφόπετρα» τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Νόμισα ὅτι μέ τήν ἐκπνοή τοῦ νόμου ἡ εἰκόνα θά ἄλλαζε καί θά ἔβλεπα τά πλοῖα νά γυρίζουν στήν ἑλληνική σημαία. Δυστυχῶς, δέν ἔγινε αὐτό, εἶπε ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς»* (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 6.3). Καί εἶναι πράγματι περίεργο γιά τήν Κυβέρνηση νά θεωρεῖ μέτρο ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας, τήν κατάργηση ἑνός νόμου πού ἡ ἴδια ψήφισε, πιστεύοντας ὅτι μ' αὐτόν βοηθᾶ τή ναυτιλία, ἀλλά πού ἀπεδείχθη ἀργότερα, δυστυχῶς, ὅτι τήν ζημίωσε...

Ἡ ἐνημέρωση γιά τά μέτρα συνεχίζεται. Ὁ ὑπουργός θά μιλήσει σέ συγκέντρωση μέ τούς λιμενάρχες: *«Ἡ πολιτεία περιμένει ἀπό σᾶς νά δώσετε τόν καλύτερο ἑαυτό σας γιά νά ἐφαρμοστοῦν καί νά ἔχουν ὅσο τό δυνατόν μεγαλύτερη ἀπήχηση τά μέτρα πού πάρθηκαν γιά τή ναυτιλία μας»* (ΕΞΠΡΕΣ 8.3). Ἐν τῷ μεταξύ, τά σχέδια γιά τήν πολιτικοποίηση τοῦ ΥΕΝ προχωροῦν σταθερά...

Καί ἐνῶ ἐπικρατεῖ *«ἀβεβαιότητα στό χῶρο τῆς ναυτιλιας μετά τήν ἐφαρμογή τοῦ ΦΠΑ»* (ΕΞΠΡΕΣ 10.3), *ἡ ΠΝΟ ἀποφασίζει καί πάλι ἀπεργία στήν ἀκτοπλοΐα ἀλλά παράλληλα ἐξουσιοδοτεῖται ὁ ΓΓ νά διαπραγματευθεῖ μέ τήν ΕΕΕ τήν ὑπογραφή συλλογικῆς συμβάσεως* (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 10.3). Συνέντευξη τῆς ΠΝΟ, οἱ ναυτεργάτες δηλώνουν: *Τά συνδικαλιστικά δικαιώματα των ναυτεργατῶν δέν εἶναι ἀσανσέρ»* (Μ. Ζενζεφύλλης) *«Τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ ἐπιχειρεῖ κατακρεούργηση τῶν κεκτημένων δικαιωμάτων τῶν ναυτεργατῶν»* (Θ. Σταματόπουλος) (ΕΘΝΟΣ 11.3).
Καί ὁ πρόεδρος τῶν ναυτῶν θά πεῖ: *«Δέν ὑπάρχει πιά περιθώριο εἰρήνης μέ τούς ἐφοπλιστές ἐφ' ὅσον ἰσχύει ἡ σημερινή κατάσταση στή ναυτιλία»* (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 11.3).

Τά πνεύματα ὀξύνονται ὅμως καί στό ὑπουργεῖο: *«Σέ ἔκρηξη ὀργῆς καί στήν ἀπόφαση τοῦ ΥΕΝ Στάθη Ἀλεξανδρῆ νά ὑποβάλλει μήνυση σέ συντάκτη τῆς ἐφημερίδας ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ κατέληξε ἡ χθεσινή συνέντευξη τύπου στό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας»* (ΔΗΜ. ΛΟΓΟΣ 11.3).

Αἰτία, τό γεγονός ὅτι ὁ δημοσιογράφος ἔχει ἀποκαλέσει σέ ἄρθρο του «κυνικό» τόν ὑπουργό καί τόν κατηγορεῖ ὅτι «ξεπούλησε τά συμφέροντα τῶν ναυτεργατῶν σέ ἐφοπλιστές».

«Σοῦ ἐπιστρέφω τίς ὕβρεις καί σέ πτύω κατά πρόσωπο, ἔσπασε στό νεαρό δημοσιογράφο τοῦ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗ ὁ ὑπουργός κ. Ἀλεξανδρῆς καί συμπλήρωσε: «Ἄν εἶναι νάμαι μαρξιστής σάν καί τοῦ λόγου σας μωρέ, καλύτερα νά μήν εἶμαι τίποτα. ... Εἶστε σκοταδιστές, θά συναντηθοῦμε στά δικαστήρια...» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ 14.3).

Οἱ ναυτεργάτες πραγματοποιοῦν τήν ἐξαγγελθεῖσα πορεία τους καί φυσικά τό συνταξιοδοτικό βρίσκεται πάντα στό προσκήνιο...

14.3. Ο ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ γράφει ὅτι ὑπεγράφει *«Σύμβαση γιά τά ποντοπόρα»*. Τή σύμβαση καταγέλλουν μέ ἀνακοίνωσή τους τά τρία σωματεῖα ΠΕΜΕΝ ΠΕΝΕΝ καί ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ. Ὅμως σύμβαση δέν ἔχει ὑπογραφεῖ καί ἔτσι ἡ ΒΡΑΔΥΝΗ θά γράψει *«Κατεδίκασαν σύμβαση πού δέν ὑπεγράφη...»*

Ἐπερώτηση τῆς ΝΔ γιά τό ΝΑΤ καί νέα εὐκαιρία γιά κομματικές ἀντιπαραθέσεις γύρω ἀπό τό «ἐθνικό μας κεφάλαιο». *«Τό ΝΑΤ εἶχε καταδικαστεῖ σέ ἀπώλεια τό 1981. Ἦταν ἕνα σκάφος χωρίς πυξίδα. Καί ἔρχεστε τώρα νά κατηγορήσετε ἐμᾶς γιά τήν κατάστασή του»* (ΑΥΡΙΑΝΗ 18.3), θά ρωτήσει ὁ ὑπουργός.

Νά ὅμως καί κάτι εὐχάριστο: *«Τά βρῆκαν ἐφοπλιστές καί ναυτικοί»* θά γράψει στίς 24.3. ἡ ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ ἀναγγέλοντας τήν ὑπογραφή συμβάσεως μεταξύ ΕΕΕ καί ΠΝΟ.

Στήν ἀκτοπλοΐα ὅμως ὑπάρχουν σοβαρά προβλήματα. Οἱ ναυτικοί ἀπεργοῦν κυρίως γιά τό συνταξιοδοτικό καί τά μέτρα. *«Συμπλοκές στή Ζέα»* θά γράψει τό ΕΘΝΟΣ στίς 24.3 μέ ἀφορμή ἐπεισόδεια Λιμενικῶν καί ναυτεργατῶν. Ἡ κρίση ὅμως στό Αἰγαῖο, ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τήν ἀναστολή τῆς ἀπεργίας ἀπό τούς ναυτεργάτες. Τήν ἴδια ὥρα, τό ΥΕΝ βρίσκεται στό Λονδῖνο μιά καί ὁ ὑπουργός μέ ὅλου του τό ἐπιτελεῖο ἐπισκέπτεται τούς ἐφοπλιστές γιά νά τούς ἐνημερώσει γιά τά μέτρα. Καί θά τούς πεῖ καί τό ἀνθρώπινό παράπονό του: *«Βρισκόμαστε σέ κατάσταση τρικυμίας στό ΥΕΝ. Μεταφερθεῖτες νοερά στή θέση μου. Μέ διαδηλωτές ναυτεργάτες νά φωνάζουν ἔξω ἀπό τό γραφεῖο μου συνθήματα σάν κι αὐτό. Ἐφοπλιστές καί ὑπουργεῖο, τό ἴδιο σωματεῖο»* (ΝΕΑ 30.3).

ΠΡΩΤΑΠΡΙΛΙΑ: *«Αὐξάνεται τό ὅριο ἡλικίας τῶν ναυτικῶν γιά σύνταξη»* (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 1.4). Δέν εἶναι ὅμως τό παραδοσιακό ἀστεῖο. *«Αἰφνιδιαστικά - παραπλανώντας τούς ναυτικούς πού διέκοψαν τήν ἀπεργία τους λόγω τῆς ἑλληνοτουρκικῆς κρίσης — χθές στήν ἁρμόδια κοινοβουλευτική ἐπιτροπή, ὁ ὑπουργός ἐμπορικῆς ναυτιλίας κ. Ἀλεξανδρῆς, ἄλλαξε ἐκ βάθρων — μέ τροπολογίες πού κατέθεσε «στημένα» βουλευτής τοῦ ΠΑΣΟΚ — τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ, καί μέ νέα διάταξη αὐξάνει πρακτικά τό ὅριο ἡλικίας γιά τήν συνταξιοδότηση τῶν ναυτικῶν»* (ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ 1.4).

Ἔτσι, ἕνα χρόνο ἀκριβῶς μετά τίς αἰφνιδιαστικές αὐξήσεις γιά τό ΝΑΤ ἡ ναυτιλία θά αἰφνιδιαστεῖ γιά ἄλλη μιά φορά, μέ ἀποτέλεσμα νά προκληθοῦν *«Ἀπογοήτευση καί δυσαρέσκειες σέ ἐφοπλιστές καί ναυτεργάτες»* (ΕΞΠΡΕΣ 2.4).

Ἔτσι, γεννιέται μιά νέα ἀπεργία στά ἀκτοπλοϊκά γιά τίς 9 καί 10 Ἀπριλίου, παραμονές Πάσχα.

Καί ἐνῶ τά προβλήματα στή ναυτιλία πολλαπλασιάζονται καί ὀξύνονται, τό ΚΚΕ θά κάνει τήν πρότασή του γιά Κρατική ναυτιλία....

Γίνονται ἐπαφές ὑπουργοῦ - ναυτεργατῶν γιά τήν ἀπεργία. Ὁ ὑπουργός θά πεῖ:

Italy·Greece

& ITALY•YUGOSLAVIA•GREECE

Ancona
Corfu
Igoumenitsa
Patras (STOP OVER: Corfu)

Ancona
Dubrovnik
Patras (STOP OVER: Dubrovnik)

Ancona - Split

STRINTZIS LINES

26, Akti Possidonos 185 31 Piraeus (GR)
Tel.: 01-4129.815 TLX: 212068
FAX: 01-4170159

IONIAN GALAXY - IONIAN SUN - IONIAN STAR - DELOS - EPTANISOS - AINOS - KEFALLINIA

«ἔχω τόν τρόπο γιά νά κινήσω τά πλοῖα» (ΝΕΑ 8.4.). Καί ἔχει πράγματι. Τίς ἐπόμενες ἡμέρες θά χρησιμοποιήσει στήν ἀκτοπλοΐα πλοῖα τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ... Τελικά ὅμως, ὁ ὑπουργός θά ὑποχωρήσει ἀποσύροντας τήν τροπολογία. Οἱ ναυτεργάτες ὅμως θά ἐπιμείνουν καί γιά τό φορολογικό. Ζητοῦν νά δοῦν τόν πρωθυπουργό, περιμένοντας τέσσερις ὧρες ἔξω ἀπό τό Καστρί, χωρίς ἐπιτυχία. Γιά νά σταματήσει στό τέλος ἡ ἀπεργία ἐξ αἰτίας ἐσωτερικῶν διαφωνιῶν τῆς ΠΝΟ....

Μέ αὐτό τόν τρόπο, οἱ κάτοικοι τῆς Ἀθήνας θά πᾶνε τελικά στά νησιά γιά τό Πάσχα καί ἡ ναυτιλία θά ἠρεμήσει, ἔστω προσωρινά...

ΜΑΪΟΣ: Τό ΚΕΕ διαφημίζει μέ ὑπερηφάνεια τό πρόγραμμά του γιά Κρατική ναυτιλία. Ὁ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ γράφει ὅτι τό θέμα ἔγινε πρωτοσέλιδο ἄρθρο στήν ἐφημερίδα Lloyds List τοῦ Λονδίνου. Τίς ἴδιες μέρες διαβάζουμε στόν ἑλληνικό τύπο: *«Ἡ Περεστρόϊκα ἐπεκτείνεται καί στή Σοβιετική ναυτιλία»* (ΕΞΠΡΕΣ 14.5).

Ἀντιπροσωπεία ἀπό τήν Σοβιετική Ἕνωση βρίσκεται στήν Ἑλλάδα μέ ἐπικεφαλῆς τόν κ. Ἄβεριν γιά συνομιλίες μέ τό ὑπουργεῖο. Οἱ Σοβιετικοί θά ἐντυπωσιάσουν μέ τίς ἀλλαγές πάνω στή ναυτιλιακή τους πολιτική ὅταν θά ἔχουν τήν εὐκαιρία νά δώσουν συνέντευξη τύπου στούς Ἕλληνες δημοσιογράφους. Μεταξύ τῶν καινοτομιῶν προβλέπεται μείωση τῆς ὀργανικῆς σύνθεσης τῶν πλοίων καί συμμετοχή ξένου, ἰδιωτικοῦ κεφαλαίου σέ μικτές ἐπιχειρήσεις μέ Σοβιετικούς...

14.5. Ἡ ΕΕΕ κρούει τόν κώδωνα τοῦ κινδύνου γιά τό νομοσχέδιο περί ΝΑΤ πού ἀρχίζει νά συζητεῖται ἐκείνη τήν ἡμέρα στή Βουλή. *«Οἱ Ἰάπωνες καί οἱ Σκανδιναυϊκές χῶρες, μᾶς ζήτησαν πρόσφατα στοιχεῖα γιατί θεωροῦν ἐπίτευγμα τό γεγονός ὅτι, μέσα στήν τεράστια παγκόσμια κρίση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἡ Ἑλλάδα διατηρεῖ τήν θέση πού ἔχει»* θά πεῖ ὁ ὑπουργός Ε.Ν. Καί ἀπευθυνόμενος σέ βουλευτή τῆς ΝΔ. θά προσθέσει: *«Ὅταν συζητεῖται θέμα τοῦ ΝΑΤ δέν δικαιοῦσε νά παρευρίσκεσθε. Θά πρέπει νά ἐγκαταλείπετε τήν αἴθουσα...»* (ΕΘΝΟΣ 15.5.).

Καί ἐνῶ ἡ συζήτηση γιά τό νομοσχέδιο συνεχίζεται χωρίς οὐσιαστικά νά θίγονται θέματα ΝΑΤ ἀλλά ἀντ' αὐτῶν νά ὑπάρχουν ἀντιπαραθέσεις περί τούς «τίς πταίει» γιά τήν συρρίκνωση τῆς ναυτιλίας μᾶς, ὁ ὑπουργός θά ἐπιτεθεῖ — φραστικά βέβαια— σέ βουλευτή τῆς ΝΔ δίδοντας ἀφορμή γιά ἐντυπωσιακούς τίτλους στίς ἐφημερίδες τῆς ἐπομένης:
«Τί κόπτεσθε καί φωνάζετε ὅτι δέν πάει καλά ἡ ναυτιλία μας ὅταν ἐσεῖς πρῶτος τήν ὑποδαυλίζετε βάζοντας τά πλοῖα σας στή σημαία ΟΝΔΟΥΡΑΣ;» (ΑΥΡΙΑΝΗ 19.5).

Ὁ ἐκπρόσωπος τῆς ΝΔ θά πεῖ: *«Τό πρόβλημα αὐτή τή στιγμή δέν εἶναι τόσο τό «τίς πταίει». Τό καυτό πρόβλημα εἶναι τό σήμερα καί τό αὔριο 100.000 ναυτικῶν καί συνταξιούχων πού ἀγωνιοῦν ἄν θά ὑπάρξη ἡ σύνταξη τόν ἐπόμενο μήνα»* (ΒΡΑΔΥΝΗ 19.5). Καί θά ἐπαναλάβει τήν πρόταση τῆς ΝΔ γιά ἐθνική ναυτιλιακή πολιτική. Φαίνεται ὅμως, ὅτι ἀκόμα, δέν ἔχει φτάσει ἡ ὥρα γιά τήν ὑλοποίησή της. Ἔτσι τό νομοσχέδιο θά γίνει τελικά νόμος τοῦ Κράτους φρενάροντας ὅλες τίς καλές καί ἐπίπονες προσπάθειες γιά προσέλκυση τῶν πλοίων.

21 ΜΑΪΟΥ. Διαβάζουμε στό ΚΕΡΔΟΣ, *«Ἐγκαταλείπουν τά ἑλληνικά πλοῖα οἱ ἀλλοδαποί ναυτικοί. 26.491 το 1980, 3.349 τό 1986». Ὡρισμένοι βέβαια φωνάζουν ἀκόμα ὅτι τά ἑλληνικά πλοῖα «κατακλύζονται» ἀπό ξένους...*

ΙΟΥΝΙΟΣ καί ἡ ΠΕΝΕΝ ἀνοίγει ἕνα νέο κεφάλαιο: Ναρκωτικά στά πλοῖα.
«Τά πολλά κρούσματα τοῦ χώρου μας ἔχουν βαθειές ρίζες, σημείωσε ὁ Ἀντώνης Νταλακογιώργος, πρόεδρος τῆς ΠΕΝΕΝ. Εἶναι ἡ ἀνεργία πού ἐπιτείνει τήν ἀβεβαιότητα καί τήν ἀνασφάλεια. Εἶναι ὁ μεγάλος χρόνος παραμονῆς στά πλοῖα πού παρατείνεται πολλές φορές λόγω τῶν χαμηλῶν ἀποδοχῶν καί τοῦ φόβου τῆς ἀνεργίας. Εἶναι ἡ μικρή σέ χρονική διάρκεια ἄδεια μέ ἀποδοχές. Προβλήματα πού εἶναι σέ θέση νά τροφοδοτήσουν τήν ἀπαισιοδοξία, τά ψυχολογικά ἀδιέξοδα, πού σέ συνδυασμό μέ τήν ἔντονη ἰδεολογική παρέμβαση τῶν ἐφοπλιστῶν, θέλουν νά μετατρέψουν τούς ναυτεργάτες σέ ἄβουλα ὄντα» (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 3.6).

Ὁ Πρόεδρος τῆς ΠΕΝΕΝ, θά πεῖ ὅμως καί τά ἑξῆς ἐνδιαφέρονται:
«Οἱ ναυτικοί πού κάνουν χρήση ναρκωτικῶν, εἶναι μικρῆς ἡλικίας (16-30 ἐτῶν), περιστασιακοί καί ὄχι ἐπαγγελματίες. Παρ' ὅλα αὐτά προσέθεσε: Ἀπό ἔρευνα πού ἔγινε σέ πάνω ἀπό 180 μέλη τῆς ΠΕΝΕΝ καί συναδέλφους ἄλλων εἰδικοτήτων, προκύπτει ὅτι στά 14 πλοῖα ἐπί συνόλου 100 ὑπῆρχαν χρῆστες ναρκωτικῶν. Καί οἱ χρῆστες αὐτοί ἀντιπροσώπευσαν τό 6% τῶν πληρωμάτων τους» (ΝΕΑ 3.6).

Ὁ πρόεδρος τῆς ΠΕΝΕΝ ἔχει θίξει πράγματι ἕνα πολύ σοβαρό θέμα. (Τό ἴδιο θέμα, ἔχει ἀπασχολήσει ἄλλωστε καί τήν ΕΕΕ, ἀντιπροσωπεία τῆς ὁποίας ἔχει ἤδη συζητήσει στίς ΗΠΑ, μέ ἀξιωματούχους τῆς USGG.). Ἔχει ὅμως ἐπισημάνει παράλληλα, μέ ἀφοπλιστική εἰλικρίνεια, ὅτι τό φαινόμενο ἐντοπίζεται στόν χῶρο τῶν περιστασιακῶν ναυτικῶν, ἀποδεχόμενος, ἴσως γιά πρώτη φορά, ὅτι ὑπάρχουν περιστασιακοί ναυτικοί. Δίδει μάλιστα καί τό ποσοστό τους. Πού πρέπει νά εἶναι καί μεγαλύτερο, μιά καί δέν μπορεῖ νά δεχτεῖ κανείς ὅτι ὅλοι οἱ περιστασιακοί ναυτικοί, εἶναι καί χρῆστες ναρκωτικῶν...

9.6 Συνέντευξη τύπου τοῦ προέδρου τῆς ΕΕΕ. Ὁ τύπος θά γράψει μεταξύ ἄλλων: *«Τίποτα θετικό δέν προσφέρει στήν λύση τῶν προβλημάτων τοῦ ΝΑΤ ὁ πρόσφατα ψηφισθείς νόμος ἀπό τήν Βουλή»* (ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ 10.6).

«Ἡ ΕΕΕ ἔχει ἕτοιμα σχέδια καί προτάσεις μέ στόχο τήν ἐπιστροφή τῶν ἑλληνοκτήτων σκαφῶν στήν ἑλληνική σημαία. Δέν μποροῦμε ὅμως νά δώσουμε ἐγγυήσεις γιά τό πότε θά γυρίσουν τά πλοῖα».

Θά πεῖ ὁ πρόεδρος τῆς ΕΕΕ. (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 10.6).

Ἡ εἰδοποίησις τῆς ΕΕΕ ὅτι ἔχει ἕτοιμα σχέδια καί προτάσεις μέ στόχον τήν ἐπιστροφήν τῶν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας σκαφῶν εἰς τήν Ἑλληνικήν σημαίαν, δέον νά ἀποτελέσει ἀφορμήν διά τήν Κυβέρνησιν, νά μήν ἀφήσει καί αὐτήν τήν εὐκαιρίαν νά χαθῆ».

Ἡ ΕΣΤΙΑ στίς 11.5. Ὅμως, δέν θά ὑπάρξει συνέχεια ἐπί τοῦ θέματος... Ὑπογράφεται ἡ σύμβαση ΕΕΕ καί ΠΝΟ γιά τόν Περσικό. Τούς ἐπόμενους μῆνες, τό θέμα τοῦ Περσικοῦ θά ἀπασχολήσει ἰδιαίτερα τίς ναυτιλιακές στῆλες μιά καί ὁ πόλεμος θά πλήξει ἀρκετά ἑλληνόκτητα πλοῖα.

18.6 *«Ἀλεξανδρῆς: Μελετᾶμε καί ἄλλα μέτρα γιά τή ναυτιλία»* (ΚΕΡΔΟΣ) ἐνῶ στίς 21.6. ἡ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ διαπιστώνει *«σέ περίοδο ὑφέσεως οἱ σχέσεις ἐφοπλιστῶν καί ναυτεργατῶν».*

27.6. Ἕνα μή ναυτιλιακό θέμα στίς ναυτιλιακές στῆλες: «εὑρήματα ἐνδέχεται νά ἀποτελοῦν τμήματα τοῦ Κολοσσοῦ τῆς Ρόδου» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ)

Δυστυχῶς αὐτό δέν θά ἐπαληθευτεῖ στή συνέχεια...

«32.340 ὅλοι οἱ Ἕλληνες ναυτικοί» θά γράψει η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ στό δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Ἰουνίου, ἀποδεικνύοντας τήν δραματική συρρίκνωση τῆς ναυτεργατικῆς οἰκογένειας...

Νά ὅμως καί «νέο αἷμα: *«505 θά εἰσαχθοῦν στίς σχολές τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ»* (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ 25.7). Ὅμως ἡ περαιτέρω συρρίκνωση εἶναι δεδομένη. Ὁ ἀριθμός τῶν συνταξιοδοτουμένων φαίνεται ὅτι εἶναι μεγαλύτερος...

Ἡ ἐγκύκλιος τοῦ ΝΑΤ γιά τούς συνταξιούχους ναυτικούς θά προκαλέσει ἔντονες ἀντιδράσεις καί δυσαρέσκεια. Καί ἐνῶ *«τό φορολογικό νομοσχέδιο προβληματίζει ἐφοπλιστές καί ναυτεργάτες»* (ΕΞΠΡΕΣ 28.7), ὁ ὑπουργός Ε.Ν. θά καθησυχάσει τούς ἀνησυχοῦντες δηλώνοντας:

«Ὅσο ὑπάρχει τό 107 ἄρθρο τοῦ Συντάγματος δέν μπορεῖ νά ἀλλάξει τίποτε. Ἐμεῖς δέν σκεφθήκαμε ποτέ νά προσκρούσουμε στό Σύνταγμα. Τό θεσμικό πλαίσιο τῆς ναυτιλίας εἶναι σταθερό καί ἀμετάβλητο» (ΚΕΡΔΟΣ 30.7).

9.8. Δημοσίευμα τοῦ ΕΘΝΟΥΣ ἀναφέρεται σέ δηλώσεις τοῦ προέδρου τοῦ ΝΑΤ στή διάρκεια συνεδρίασης τοῦ ΔΣ τοῦ ταμείου:

« Αἰτιολογώντας τήν ἀκατάσχετη αἱμορραγία ἑλληνικῶν πλοίων πρός τόν ... παράδεισο τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας, ὁ πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ Θαν. Δασκαλάκης ἀποκάλυψε ἐπίσημα πώς πίσω ἀπό τό φαινόμενο αὐτό κρύβεται ὁ ὠμός ἐκβιασμός πού οἱ δανείστριες ξένες Τράπεζες ἀσκοῦν σέ βάρος τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν μέ ἀπώτερο στόχο νά πληγεῖ ἡ ἑλληνική ἐξωτερική πολιτική». Ἔτσι, ὁ πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ συμβάλλει ἀποφασιστικά στήν προσέλκυση των ἑλληνόκτητων πλοίων, πού χρηματοδοτοῦν οἱ ξένες τράπεζες, στήν ἑλληνική σημαία...

Στό ἴδιο δημοσίευμα, ὁ πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ Θά κάνει καί μία ἐντυπωσιακή ἀποκάλυψη πού ἴσως, δέν γνωρίζει κανείς ἐκτός φυσικά ἀπό ἐκεῖνον: *«Σήμερα, τό κράτος, δηλαδή ὁ Ἕλληνας φορολογούμενος, προσφέρει στή ναυτιλία πολύ περισσό-*

τερα χρήματα ἀπ᾽ ὅτι προσφέρει αὐτή στήν ἐθνική οἰκονομία». Νά λοιπόν, πού ὁ ἀποκαλούμενος «αἱμοδότης τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας» μεταβάλλεται σέ ... αἱμοδοτούμενο...

Καί ἐνῶ *«Παρέμβαση ΥΕΝ γιά ΦΠΑ ζητᾶ ὁ Γουρδομιχάλης»* (12.8 ΕΞΠΡΕΣ), ἡ ΠΕΝΕΝ δίδει συνέντευξη τύπου μέ θέμα τά ταξίδια τῶν ναυτικῶν μας στόν Περσικό. Ὁ τύπος θά ἀφιερώσει πολλές στῆλες μέ ἐντυπωσιακούς τίτλους ὅπως *«Ἀποστολή αὐτοκτονίας»* (ΑΥΡΙΑΝΗ 12.8).

Ὁ ὑπουργός θά μιλήσει καί πάλι γιά τά μέτρα: *«Τά μέτρα δέν τά πήραμε γιατί μᾶς τά ζήτησαν οἱ ἐφοπλιστές, ἀλλά γιατί κρίναμε σάν πολιτική ἡγεσία ὅτι αὐτά τά μέτρα ἦταν ἀναγκαία γιά τήν ἐπιβίωση τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τά μέτρα γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ἦταν ἐπιβεβλημένα. Χωρίς αὐτά, δέν θά ὑπῆρχαν σήμερα, οὔτε πλοῖα οὔτε ναυτικοί, οὔτε συνδικαλιστές»* (ΚΕΡΔΟΣ 13.8).

Πάλι ἔρχεται ὅμως τό θέμα τῆς φορολογίας τῶν ναυτικῶν καί ἐξαγγέλλεται νέα ἀπεργία στήν ἀκτοπλοΐα ἀπό 26-28 Αὐγούστου. Ἀνακοινώνεται ὅμως στίς 20.8 ὅτι ἡ ἀπεργία ἀναστέλλεται. Ἀλλά ἡ ΠΕΝΕΝ ἐπιτίθεται στόν ὑπουργό μέ καταγγελία της: *«Ἄς ξεκαθαρίσει τήν θέση της ἡ Κυβέρνηση. Ἄν θέλει τό ΥΕΝ νά ἐξακολουθεῖ νά παίζει τόν ρόλο παραρτήματος τῆς ΕΕΕ καί τοῦ Κομμίττη»* ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 20.8).

Παράπονα ἔχει καί ἡ ΠΕΜΕΝ: «Διώχνουν τούς ναυτικούς οἱ ἐφοπλιστές» θά δηλώσει ὁ πρόεδρός της Θαν. Σταματόπουλος. Τό κλίμα ὅμως δέν εἶναι καλό οὔτε στό ὑπουργῖο: *«Ἡ πολιτικοποίηση διχάζει τό ΥΕΝ»* γράφει ἡ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ στίς 30.8, δημοσιεύοντας τήν εἴδηση γιά τήν ὑπογραφή ἀπόφασης γιά τήν πρόσληψη 400 πολιτικῶν ὑπαλλήλων καί ἀναφέροντας γιά τήν «βραχυκύκλωση» τοῦ ὑπουργοῦ ἀπό ὡρισμένους συμβούλους, ἐπισημαίνοντας ὅτι *«ἀναφέρεται ὅτι καί ἀνώτατοι ἀξιωματικοί τοῦ Λιμενικοῦ δέν μποροῦν νά ἀπευθυνθοῦν στόν ὑπουργό παρά δι᾽ ἑνός συμβούλου του στόν ὁποῖο παραδίδουν τίς εἰσηγήσεις τους, οἱ ὁποῖες στή συνέχεια, ἀφοῦ ἐλεγχθοῦν, φθάνουν στόν κ. Ἀλεξανδρῆ»*.

Ὁ ὑπουργός θά δηλώσει: *«Ἡ Κυβέρνηση τοῦ ΠΑΣΟΚ προεκλογικά εἶχε ἐξαγγείλει «μερική πολιτικοποίηση» ἡ ὁποία θά γίνει μέ σωφροσύνη. Καλό εἶναι τό Λιμενικό Σῶμα, ἀλλά ὑπάρχουν καί πολιτικοί ὑπάλληλοι μέ «ντοκτορά» οἱ ὁποῖοι δέν μπορεῖ νά παραμένουν σέ δεύτερη μοίρα»* (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 3.9).

Τήν ἴδια μέρα διαβάζουμε τή φράση ἴσως τῆς ναυτιλιακῆς μας χρονιᾶς ἀπό τόν ἀπόμαχο μάγειρο Δημήτρη Γεροντή ἐπ᾽ εὐκαιρία τῆς βραβεύσεώς του ἀπό τήν ΕΕΕ: *«Ἀκόμα καί σήμερα ἄν ἄρχιζα τή ζωή μου, πάλι ναυτικός θά γινόμουν»* (ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ 3.9). Μιά φράση πού δικαιολογεῖ ἀπόλυτα τήν καταξίωση τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας καί πού τήν ἴδια στιγμή, προκαλεῖ μελαγχολία γιά τό μέλλον...

9 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ: *«Συνάντηση Παπανδρέου - Ἀλεξανδρῆ»* ἀναφέρει τό ΚΕΡΔΟΣ. *«Τά θέματα πού συζητήθηκαν στή χθεσινή συνάντηση ἦταν: Τά πρόσφατα μέτρα γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ὁ ὀργανισμός τοῦ ὑπουργείου, ναυτεργατικά αἰτήματα καί ἀντιδράσεις ἐφοπλιστῶν»*.

13.9. Δημοσιεύεται στήν ΑΥΡΙΑΝΗ συνέντευξη τοῦ προέδρου τοῦ ΝΑΤ. Ὁ πρόεδρος θά ἐρωτηθεῖ νά πεῖ ἀπό πού νομίζει ὅτι ξεκινάει ἡ ἀντίδραση ἀπέναντί του. Θά ἀπαντήσει: *«Πηγή ὅλων αὐτῶν τῶν ἐπιθέσεων, γιατί φυσικά δέχομαι τήν ἄποψή σας, εἶναι κατά κύριο λόγο ἡ γνωστή ἀντιδραστική μερίδα τῆς Ἕνωσης Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν. Τό ὅτι πέτυχα τήν πολιτικοποίηση τοῦ ΝΑΤ παρά τίς ἀντίθετες ἐπιδιώξεις τόσο τῶν πλοιοκτητῶν ὅσο καί τῶν λιμενικῶν, καί γενικότερα τοῦ ναυτιλιακοῦ κατεστημένου, δέν θά μοῦ συγχωρεθεῖ ποτέ»*. Δύο μῆνες μετά ὁ νέος ὑπουργός θά προεδρεύσει σέ σύσκεψη στό ΝΑΤ. Ἀντιγράφω ἀπό τήν ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ τῆς 21.11. *«Ὁ ὑπουργός ἄκουσε μέ κατανόηση τόν πρόεδρο τοῦ ΝΑΤ ἀλλά μᾶλλον ἐξεπλάγη ὅταν ὁ τελευταῖος δικαιολόγησε τήν ἀρρυθμία πού παρουσιάστηκε στήν λειτουργία τοῦ Ταμείου μετά τήν ἀπομάκρυνση τῶν Λιμενικῶν κάπως περίεργα. Ὁ διάλογος ἀξίζει νά ἀναφερθεῖ: — Ὑπῆρξε βέβαια, ἀρρυθμία ὅταν ἔγινε ἡ πολιτικοποίηση τοῦ ΝΑΤ καί ἔφυγαν οἱ λιμενικοί. Γιατί ἔφυγαν; Ἦταν ἀπόφαση τῆς κυβέρνησης. Ἦταν, ὅμως, ἔμπειροι ὑπάλληλοι καί μέχρι νά μάθουν οἱ ἀντικαταστάτες τους... — καί τότε γιατί τούς διώξατε; Δέν γινόταν κάτι ἄλλο; Σέ πόσες μέρες ἔφυγαν; —Σέ εἴκοσι μέρες ...»*

Γυρίζουμε ὅμως στό Σεπτέμβριο καί διαβάζουμε:

«Φέτος τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας εἶχε προκηρύξει διαγωνισμό γιά τήν εἰσαγωγή 505 νέων στίς Ἀνώτερες Δημόσιες Σχολές Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, πού εἶναι τά φυτώρια τῶν αὐριανῶν ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων. Καί ἐνῶ ἔληξε ἡ προθεσμία ὑποβολῆς τῶν δικαιολογητικῶν, παρουσιάστηκαν μόνο 20 ὑποψήφιοι. Τό γεγονός εἶναι πρωτοφανές ἀφοῦ κατά τά προηγούμενα χρόνια, ὁ ἀριθμός τῶν ὑποψηφίων ἦταν πάντα μεγαλύτερος ἀπό τόν ἀριθμό τῶν εἰσαγομένων στίς σχολές. (ΕΘΝΟΣ 15.9).

Ἡ θλιβερή πραγματικότητα γιά ἕνα ναυτικό κράτος...

«Αὐστηρότερες ποινές κατά τῶν μεσαζόντων πού ἀποσποῦν χρήματα ἀπό ἄνεργους ναυτικούς γιά νά τούς βροῦν δουλειά ἀπειλεῖ ὅτι θά πάρει ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» (ΑΥΓΗ 18.9).

Δέν θά προλάβει ὅμως. Λίγες ἡμέρες μετά, ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς δέν θά βρίσκεται στό ΥΕΝ, ἀλλά οὔτε καί ὁ κ. Βερυβάκης στ Δικαιοσύνης.

20.9. Ἡ ΕΞΠΡΕΣ μᾶς πληροφορεῖ: *«Τή ναυτιλιακή πρόταση τῆς ΝΔ καταθέτει αὔριο ὁ κ. Μητσοτάκης»*.

Τήν ἐπομένη, τό σύνολο τοῦ τύπου θά ἀναφερθεῖ στήν ὁμιλία τοῦ προέδρου τῆς ΝΔ στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς καί τήν ἐξαγγελία τοῦ ναυτιλιακοῦ προγράμματος τῆς ΝΔ. Τόσο ἡ ὁμιλία ὅσο καί τό πρόγραμμα θά ἱκανοποιήσουν τό ναυτιλιακό κόσμο. Ἰδιαίτερα δέ, ἱκανοποιεῖ ἡ ἑξῆς παράγραφος ἀπό τό πρόγραμμα:

«Ἡ ἑλληνική ναυτιλία, μετά τήν μακρόχρονη κρίση τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς καί τόν περιορισμό τῆς δυνάμεώς της ἀπό τό 1981 καί ὕστερα, ἔχει ἀνάγκη ἀπό τολμηρή ἀντιμετώπιση, στά πλαίσια μιᾶς πολιτικῆς μέ ΥΠΕΡΚΟΜΜΑΤΙΚΟ χαρακτήρα καί σέ ΕΘΝΙΚΗ διάσταση». Τήν ἴδια μέρα ἡ ΑΥΡΙΑΝΗ σέ ἄρθρο μέ τίτλο *«Ὁ ὑπουργός ΥΕΝ Στ. Ἀλεξανδρῆς ἐπιτελεῖ ἔργο μοναδικό»*, ἀφοῦ ἐξαίρει τό ἔργο τοῦ ὑπουργοῦ, καταλήγει: *«Δέν εἶναι ὅμως τόσον ἀφελής ἡ ἡγεσία τοῦ κινήματος νά στερηθεῖ ἕναν πολύτιμο συνεργάτη τοῦ ἀναστήματος, τοῦ ἤθους καί τῆς ἀξιοσύνης ἑνός Στάθη Ἀλεξανδρῆ»*.

Τήν ἐπομένη ὅμως, ἡ νέα «σαρωτική» ἀναδόμηση τῆς Κυβέρνησης, θά φέρει στό προσκήνιο τόν πέμπτο ὑπουργό Ναυτιλίας τῶν Κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ, τόν Εὐάγγελο Γιαννόπουλο.

Ἔτσι στίς 23.9, μετά δύο καί κάτι χρόνια παραμονῆς, ὁ κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆς, θά παραδώσει τήν ἡγεσία τοῦ ὑπουργείου στόν κ. Εὐάγγελο Γιαννόπουλο, λέγοντας, *«Σᾶς παραδίδω τό πηδάλιο τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί σᾶς εὔχομαι ἤρεμες θάλασσες μέ τήν πλατιά ἔννοια»* (ΑΥΡΙΑΝΗ 24.9) *«Ἐνῶ ὁ Εὐάγγελος Γιαννόπουλος ξάφνιασε μέ τήν μεστότητα τῆς ἀναφορᾶς πού ἔκανε στόν ρόλο τῆς Ναυτιλίας, γιά τήν κάλυψη τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν, γιά τήν κρίση τῆς ναυλαγορᾶς, γιά τό ἐφοπλιστικό κεφάλαιο»* πού τό ἔχουμε ἀνάγκη, *γιά τήν ἑλληνική σημαία, γιά «τά οἰκονομικά πού ὅταν πᾶνε καλά, ὅλα θά πᾶνε καλά», γιά ἑκατομμύρια δολλάρια πού χρειάζονται στήν ἐθνική οἰκονομία καί ἄλλα καί ἄλλα...»* (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 24.9).

Φαίνεται ὅτι περνᾶμε σέ μιά νέα ἐποχή στό ΥΕΝ: *«Οἱ ἀποκλεισμένοι ἐπί δύο χρόνια ἀπό τό ὑπουργικό γραφεῖο διευθυντές τῶν διευθύνσεων τοῦ ΥΕΝ ἔγιναν δεκτοί χθές ἀπό τόν νέο ὑπουργό Ε.Ν.»* (ΒΡΑΔΥΝΗ 26.8).

Μιά νέα πολιτική ἴσως ἐγκαινιάζεται. Ἡ ΑΥΡΙΑΝΗ γράφει (28.9): *«Ὁ Υ.Ε.Ν. κ. Ε. Γιαννόπουλος ἔκανε μιά χαρακτηριστική δήλωση προχθές: «Ὁ Θεός νά βάλει τό χέρι του. Διότι ἄν δέν ἀποδώσει καί αὐτή ἡ Κυβέρνηση, τότε χαθήκαμε»*. Καί θά προσδιορίσει τίς ἐπιλογές του στήν πρώτη συνάντηση μέ τούς δημοσιογράφους:

«Οἱ στόχοι τῆς Ἀλλαγῆς πρέπει νά γίνουν πιό ρεαλιστικοί. Τό 1981, εἴπαμε ὄντως μεγάλα λόγια, μερικά ἀπό τά ὁποῖα ἔγραψα ὁ ἴδιος. Στήν πράξη ὅμως, διαπιστώσαμε ὅτι δέν ἦταν δυνατόν ὅλα νά ὑλοποιηθοῦν μέ τόν τρόπο πού εἴχαμε ἐξαγγείλει... Κάποια πράγματα καῖνε, κάποια δέν γίνονται ἐδῶ καί τώρα. Πρῶτο ἔρχεται τό Ἐθνικό συμφέρον, δεύτερη ἡ ἐθνική οἰκονομία, καί τρίτα, τελευταῖα, τά ὁράματα τῆς Ἀλλαγῆς» (ΕΘΝΟΣ 1.10).

Ὅπως θά πεῖ καί γιά τό ὑπουργεῖο: *«Τό ΥΕΝ ἔχει κάποια ὑφή στρατιωτική καί μεγάλο ἀντικείμενο στήν ἐθνική οἰκονομία καί ἄμυνα τῆς χώρας»* (ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ 1.10).

Θά ἐκφράσει καί τίς ἀπόψεις του περί συμβούλων γενικά:

Ἡ Ἑλλάδα εἶναι γεμάτη ἐτερόχθονες ἐμ-

πειρογνώμονες καί αὐτόχθονες σκιζτῆδες» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 1.10).

Οἱ ἐπαφές τοῦ νέου ὑπουργοῦ συνεχίζονται. Στά πλαίσια ἐνημέρωσής του, ὁ Πανελλήνιος Σύλλογος Ὑπαλλήλων ΥΕΝ ἐπιδίδει ὑπόμνημα στόν ὑπουργό. Μεταξύ ἄλλων, ἀναφέρονται τά ἑξῆς:

«Καί ἐδῶ ξεκαθαρίζουμε τί ἐννοοῦμε ὅταν μιλᾶμε γιά εἰσαγωγή ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος. Λέμε γιά τό συνάλλαγμα πού εἰσάγουν στή χώρα μας οἱ Ἕλληνες ναυτικοί. Οἱ ἐφοπλιστικές ἑταιρίες, στήν συντριπτική τους πλειοψηφία, εἰσάγουν συνάλλαγμα γιά τήν κάλυψη μέρους τῶν ἐξόδων συντήρησης τοῦ γραφείου τους, τῆς μισθοδοσίας τῶν ὑπαλλήλων καί τῶν προσωπικῶν ἐξόδων τῶν ἐφοπλιστῶν» (ΚΕΡΔΟΣ 3.10.).

Ἕνα πολύ χρήσιμο γιά τόν ὑπουργό ὑπόμνημα ἀσφαλῶς. Γιατί, μέ αὐτά πού γράφονται στίς λίγες σελίδες του, εἶναι σέ θέση ὁ νέος ὑπουργός νά ἀποφασίσει — χωρίς ἐνδοιασμούς— ἐάν ἡ «ἀποστρατικωποίηση» (ὅπως προτιμᾶ νά τήν ἀποκαλεῖ ἀντί πολιτικοποίηση) τοῦ ΥΕΝ θά ὠφελήσει τό ἔργο τῆς ναυτιλίας μας ἤ ὄχι...

Κάποιο παλιό, ξεχασμένο θέμα βγαίνει στήν ἐπικαιρότητα. Τά ναυτικά δικαστήρια. Γιαυτό τό θέμα, ὁ ὑπουργός δέν θά συμβουλευτεῖ κανένα, ἔχει ἤδη τίς ἀπόψεις του: *«Εἶμαι ἀντίθετος πρός τήν ἵδρυση καί λειτουργία εἰδικῶν δικαστηρίων καί θεωρῶ ὅτι ἡ ἀπονομή τῆς δικαιοσύνης εἶναι ἀπόλυτη, ἑνιαία καί ἀδιαίρετη. Αὐτό ἀφορᾶ τίς παραινέσεις γιά ἵδρυση «ναυτικῶν δικαστηρίων». Ἄλλωστε τά δικαστήρια τοῦ Πειραιᾶ ἔχουν λαμπρή ἱστορία καί παράδοση στό ναυτικό δίκαιο».* (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ 8.10).

12/10. Ἄλλη μιά συνέντευξη τοῦ προέδρου τῆς ΕΕΕ. Ὁ τύπος θά γράψει τήν ἑπομένη τίς δηλώσεις του: *«παραμένουν ἄλυτα σοβαρά προβλήματα ὅπως αὐτό τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης καί αὐτῶν πού δημιούργησε ὁ νόμος περί ΝΑΤ»* (ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ 13.10).

Ὑπάρχουν ὅμως καί σημεῖα πού ἐπιτρέπουν σαφῶς τήν αἰσιοδοξία: *«Εἶναι προφανές, ὅτι οἱ παράγοντες τῆς πολιτείας — κυβέρνησης καί ἀξιωματικῆς ἀντιπολίτευσης — ἀρχίζουν νά βλέπουν τή ναυτιλία κάτω ἀπό ἕνα ἐθνικό ὑπερκομματικό πρίσμα. Αὐτό μᾶς ἱκανοποιεῖ ἰδιαίτερα γιατί ἀσφαλῶς ἄν γίνει πρακτική, θά διευκολύνει λύσεις γιά τήν ἑλληνική ναυτιλία»* (ΕΞΠΡΕΣ 13.10).

Ἀλλά ὁ ὑπουργός θά πεῖ: *«Αὐτά εἶναι κρίσεις τοῦ κ. Γουρδομιχάλη. Ἡ πολιτική τοῦ ΠΑΣΟΚ εἶναι ἑνιαία καί ἀδιαίρετη. Ἄλλο ἡ θεωρία σάν πολιτική καί ἄλλο ἡ πράξη. Πρέπει νά προσαρμόζεται αὐτή στίς ἀντικειμενικές συνθῆκες καί στό κλῖμα τῆς ἐποχῆς, καί νά προλαβαίνει ἐπιβλαβεῖς παρενέργειες καί συνέπειες. Ἡ πολιτική τοῦ ΠΑΣΟΚ γιά τή ναυτιλία εἶναι καταγραμμένη. «Τό συμβόλαιο μέ τόν λαό» τό ἔχω σάν εὐαγγέλιο. Στήν πράξη ὅμως φροντίζεις νά ἐπιτύχεις λαμβάνοντας ὑπόψη ὅλους τούς παράγοντες»* (ΝΕΑ 15.10).

Στίς 15.10 ὁ ὑπουργός κηρύσσει τήν ἔναρξη σεμιναρίου στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς. *«Προσφωνόντας τούς Ἕλληνες καί ξένους συνέδρους ὁ κ. Γιαννόπουλος εἶπε ἐπίσης: «Ἡ χώρα μας εἶναι εὐτυχής πού διαθέτει ἰσχυρό ἐμπορικό στόλο, μεταξύ τῶν κρατῶν. Καί θά ἦταν εὐτυχέστερη ἐάν ὅλος ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος, στολιζόταν στόν ἱστό τῶν σκαφῶν του μέ τή δοξασμένη ἑλληνική σημαία νά ἀνεμίζει σ' ὅλες τίς θάλασσες καί τούς ὠκεανούς. Ὁ πρωθυπουργός Ἀνδρέας Παπανδρέου καί ἡ Κυβέρνησή μας περιβάλλουν τή ναυτιλία μας καί τούς σκληρά ἐργαζομένους πάνω στό πλοῖο μέ ἀγάπη καί κατανόηση. Θεωροῦμε τή ναυτιλία σάν ἕνα ἀπό τούς βασικότερους τομεῖς τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας καί εἴμαστε ἀποφασισμένοι νά τή στηρίξουμε»* (ΑΥΡΙΑΝΗ 16.10).

Ὁ ὑπουργός, ἀκούραστος, θά ἐπισκεφθεῖ τήν ἴδια μέρα τά γραφεῖα τῆς ΕΕΕ καί τήν ἑπομένη τῆς ΠΝΟ, ὅπου θά δηλώσει *«Οἱ καλύτεροι σύμβουλοί μου εἶναι οἱ φορεῖς καί αὐτούς θά συμβουλεύομαι»* (ΚΕΡΔΟΣ 17.10)

Συνέντευξη τύπου τοῦ ὑπουργοῦ καί ἐρώτηση δημοσιογράφου γιά τήν ἄποψη τοῦ ΥΕΝ στό σχέδιο κανονισμοῦ τῆς ΕΟΚ γιά τίς ἐπιδοτήσεις τῶν νεοτεύκτων πλοίων. Ὁ ὑπουργός ἀπαντᾶ: *«Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές εἶναι πατριῶτες καί ὅτι ἔχουν ἀποκτήσει τό πραγματοποίησαν χωρίς νά πάρουν τίποτα ἀπό τήν ἑλληνική πολιτεία»* (ΚΕΡΔΟΣ 23.10).

Ὁ ὑπουργός θά ἐκφράσει, μεταξύ σοβαροῦ καί ἀστείου καί τήν ἄποψή του γιά τήν «τελευταία τῆ τάξει» θέση τοῦ ὑπουργείου του: *«Αὐτό τό ὑπουργεῖο εἶναι στή Βάση γιατί στηρίζει ὅλα τά ἄλλα.*

Ἄν δέν δουλέψουμε ἐμεῖς θά συρρικνωθοῦν ὅλα τά ἄλλα. Ἀπό τή θάλασσα ἔρχεται τό χρῆμα στή χώρα» (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ 30.10).

Νέες δηλώσεις τοῦ ὑπουργοῦ καί μάλιστα πού ἀφοροῦν μέτρα. *«Τά μέτρα γιά τή ναυτιλία δέν θά ἀνακοινώνονται «πακέτο» ἀλλά ἀποσπασματικά καί ὅταν κρίνεται ὅτι πρέπει νά ληφθοῦν»* (ΚΕΡΔΟΣ 5.11). Μιά δήλωση πού ἴσως πέρασε ἀπαρατήρηση, ἀλλά εἶναι ἰδιαίτερα σημαντική γιά τή ναυτιλία. Τήν ἴδια μέρα ἔχει ἐπίσης δηλώσει: *«Μελετῶ τήν ἀναβάθμιση τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης καί ἡ σκέψη μου εἶναι νά ἐπαναφέρω τίς στολές στίς δημόσιες σχολές ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, γιατί στά πλοῖα χρειάζεται ἡ πειθαρχία, ἡ αὐτοπειθαρχία, ὁ ἀλληλοσεβασμός καί ἡ κατανόηση. Ἡ στολή σάν θεσμός ἐφαρμόζεται σ' ὅλον τόν κόσμο»* (ΚΕΡΔΟΣ 5.11). *«Ἡ πολιτικοποίηση τοῦ ΥΕΝ δέν εἶναι κυβερνητική πολιτική, ἀφοῦ ὁ νέος κανονισμός τοῦ ὑπουργείου Ε.Ν. δέν συζητεῖται στό ὑπουργικό συμβούλιο. Ἐπειδή σ' αὐτόν τόν κανονισμό θά βάλω καί τήν δική μου ὑπογραφή, θέλω νά τόν διαβάσω καί ὅπου ἔχω διαφορετική ἄποψη νά τή διατυπώσω».* (ΒΡΑΔΥΝΗ 5.11).

Δύο μέρες μετά, ἔχουμε τήν τελετή τῆς ἔνταξης στό Λιμενικό τοῦ ναυαγοσωστικοῦ σκάφους πού δώρησαν οἱ ἀδελφοί Παπαδάκη. Ὁ ὑπουργός θά πεῖ μεταξύ ἄλλων: *«Ἄς φέρουν τά ἑλληνόκτητα πλοῖα στή δοξασμένη ἑλληνική μας σημαία οἱ πλοιοκτῆτες τους. Κι ἄς ἐνισχύσουν ἔτσι τήν ἐθνική μας οἰκονομία, μιά τέτοια πράξη εἶναι πράξη πατριωτισμοῦ»* (ΚΕΡΔΟΣ 7.11). Καί ὁ δωρητής, Γιῶργος Παπαδάκης θά πεῖ: *Τό ναυαγοσωστικό αὐτό εἶναι μικρό καί μπορεῖ νά σώσει λίγες ζωές. Ἄς μεριμνήσει ὅμως ἡ πολιτεία νά φτιάξει ἕνα μεγάλο ναυαγοσωστικό γιά νά σώσει μεταξύ τῶν ἄλλων καί τό ΝΑΤ, στό ὁποῖο ἔχουν ἐπενδύσει τόσα πολλά οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές καί οἱ Ἕλληνες ναυτικοί»* (ΒΡΑΔΥΝΗ 7.11).

12.11. Ἡ ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ γράφει: *«Μέχρι τέλους τοῦ μῆνα θά ἔχω ὁλοκληρώσει τίς ἐπαφές μου ἴσως καί μέ τό «Κομίτι» στό Λονδῖνο καί μετά μᾶλλον κάτι θά ἐξαγγείλω γιά τή ναυτιλία»* δηλώνει ὁ ὑπουργός. Καί ἀπαντώντας σέ ἐρώτηση σχετικά μέ ἀνακοίνωση τῆς κυβερνητικῆς σπουδαστικῆς παράταξης ΠΑΣΠ γιά τό θέμα τῶν στολῶν θά πεῖ: *«Αλληλογραφία δέν ἔχω ἀνοίξει οὔτε πρόκειται νά ἀνοίξω. Ἦρθα γιά νά δώσω διαταγές καί ὄχι νά πάρω. Ὄφειλε ἡ ΠΑΣΠ νά ζητήσει νά μέ δεῖ καί νά συζητήσουμε τό θέμα. Πάντως σ' ὅλες τίς σχολές τοῦ κόσμου οἱ σπουδαστές ναυτικῶν σχολῶν φορᾶνε στολή. Ὁ κ. Κατσιφάρας, ὅταν ἦταν ὑπουργός Ναυτιλίας καί τίς εἶχε καταργήσει, εἶχε πεῖ ὅτι τό μέτρο εἶναι προσωρινό. Θά ὑπάρξει διάλογος κι ἄν μέ πείσουν οἱ σπουδαστές, τότε θά δοῦμε. Ὅμως, ἄν οἱ σπουδαστές βγοῦν στούς δρόμους, τήν ἄλλη μέρα δέν θά βροῦν ἀνοιχτή πόρτα στίς σχολές γιά νά μποῦν μέσα. Τά πλοῖα δέν πρέπει νά εἶναι μπουλούκι ἀσκέρ. Χρειάζεται πειθαρχία. Οἱ Σοβιετικοί δέν εἶναι χαζοί πού ἐπιβάλλουν τίς στολές στίς σχολές».*

Στίς δηλώσεις τοῦ ὑπουργοῦ θά ἀντιδράσουν οἱ σπουδαστές ἀλλά καί ἡ ΠΕΜΕΝ...

Στές 12.11 δημοσιεύεται καί ἡ εἴδηση ὅτι οἱ ναυτικοί αἰτοῦν αὔξηση μισθῶν κατά 22% γιά τήν ἀνανέωση τῆς Συλλογικῆς σύμβασης. Τά συνολικά αἰτήματά τους ἀνεβάζουν δέ ἀκόμα περισσότερο αὐτό τό ποσοστό...

Ἡ ναυτιλιακή εἰδησεογραφία τῆς ἑπομένης ὅμως μονοπωλεῖται ἀπό τήν εἴδηση: Ὁ Πρωθυπουργός παρευρίσκεται καί ὁμιλεῖ σέ ἐπίσημο δεῖπνο τῆς INTERTANKO στή «Μεγάλη Βρετάννια». Εἶναι ἡ πρώτη ἐπίσημη ἐπαφή τοῦ πρωθυπουργοῦ μέ τόν ἐφοπλισμό ἀπό τόν Δεκέμβριο τοῦ 1982.

Ὁ Τύπος θά γράψει: *«Τό ἐγκώμιο τοῦ Α. Ὠνάση ἔπλεξε ὁ πρωθυπουργός χθές μιλώντας στή σύνοδο τῆς INTERTANKO πού συνῆλθε στήν Ἀθήνα. Κάνοντας ἕνα πρωτοφανές ἄνοιγμα πρός τόν ἑλληνικό καί διεθνῆ ἐφοπλισμό, ὁ κ. Παπανδρέου ἀναφέρθηκε στόν Ἕλληνα μεγαλοεφοπλιστή ὡς ἕναν ἀπό τούς πρώτους πού ἔσπασαν τίς μονοπωλιακές μεταφορές πετρελαίου ἀπό τίς «ἑφτά ἀδελφές» τοῦ παγκοσμίου κυκλώματος τῶν πετρελαιοειδῶν»* (ΑΥΓΗ 13.11). *«Ὁ ἀνεξάρτητος, ἐλεύθερος μεταφορέας χρειάζεαι, βέβαια, κάποια στήριξη γιά νά μπορέσει νά τά βγάλει πέρα στό συναγωνισμό μέ τά μονοπώλια. Στήν ἑλληνική περίπτωση, τή στήριξη τήν βρῆκε στόν ἄγνωστο στρατιώτη τῆς θάλασσας, τόν*

Ἕλληνα ναυτικό. Στούς θαλασσινούς μας, τούς καπετάνιους καί τά πληρώματα ἔχει κατασταλάξει μιά ναυτική παράδοση αἰώνων. Ἡ δική τους ἱκανότητα, σέ συνδυασμό μέ τό ἐπιχειρηματικό δαιμόνιο τοῦ ἐφοπλιστή συνθέτουν τό ἀποτέλεσμα πού κάνει τό ἑλληνικό πλοῖο ἀποδοτικό καί πολλές φορές ἀσυναγώνιστο» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 13.11). *«Εἴμαστε περήφανοι γιά τά ἐπιτεύγματα τῶν Ἑλλήνων ναυτίλων. Χαιρόμαστε ἐπίσης, γιατί τήν συμπεριφορά τους στίς διεθνεῖς θάλασσες, δέν τήν χαρακτηρίζει κανενός εἴδους σωβινισμός. Τό ἑλληνικό πλοῖο εἶναι φιλόξενο ἀπέναντι σέ ξένους ναῦτες πού ζητοῦν νά μοιρασθοῦν τή ζωή τοῦ Ἕλληνα ναυτικοῦ. Πολλές φορές τά πλοῖα μας γίνονται σχολεῖα τῆς ναυτικῆς τέχνης γιά λαούς πού ἀρχίζουν τώρα νά μαθαίνουν τήν θάλασσα. Παράλληλα, τά στελέχη τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητας εἶναι πρόθυμα καί ἕτοιμα νά παίξουν ἡγετικό, ἐλπίζω, ρόλο στά πλαίσια μιᾶς εὐρωπαϊκῆς ναυτιλίας, ὅσο προσεγγίζουμε τόν ὁρίζοντα τοῦ 1992»* (ΑΥΡΙΑΝΗ 13.11).

Ἡ ὁμιλία τοῦ πρωθυπουργοῦ θά προκαλέσει εὐμενέστατα σχόλια ἀπό τό ναυτιλιακό κόσμο ὅσο καί ἡ παρουσία του στήν ἐπίσημη ἐκδήλωση.

Ἄλλωστε, εἶναι προφανές ὅτι ἡ προσωπική ἐπαφή τοῦ πρωθυπουργοῦ τῆς χώρας μέ τούς φορεῖς τῆς ναυτιλίας μας, ἐφοπλιστές καί ναυτικούς, μόνο καλά γιά τή ναυτιλία μπορεῖ νά ἀποφέρει:...

Ὑπάρχουν ὅμως καί οἱ ἀντιδράσεις: *«Ἡ τοποθέτηση τοῦ πρωθυπουργοῦ γιά τό ἐπιχειρηματικό δαιμόνιο τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐπιδιώκει νά συγκαλύψει τό πραγματικό γεγονός, ὅτι ἡ ἀνάπτυξη τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας στηρίχθηκε πρίν ἀπ' ὅλα στην ὑπερεκμετάλλευση τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν, στό ξεζούμισμα ἐργαζομένων τρίτων χωρῶν καί σέ ἕνα θεσμικό πλαίσιο πραγματικῆς ἀσυδοσίας». Αὐτά σημειώνει χθεσινό δελτίο Τύπου τῆς ΠΕΝΕΝ, μέ ἀφορμή τήν ὁμιλία τοῦ Α. Παπανδρέου πρός τούς ἐφοπλιστές δεξαμενοπλοίων τήν περασμένη ἑβδομάδα. Ἡ ΠΕΝΕΝ θεωρεῖ πρόκληση τή θέση τοῦ πρωθυπουργοῦ, πώς «τά πλοῖα μας προσφέρουν φιλοξενία στούς ξένους ναῦτες» γιατί ἔτσι ἀποκρύπτει τήν πρόθεση τῆς κυβέρνησης νά ξεκλιρήσει συνολικά τά κατώτερα πληρώματα»* (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 20.11).

Ἐρώτηση στή Βουλή τοῦ ΚΚΕ γιά τίς ναυτιλιακές ἑταιρείες πού λειτουργοῦν στή χώρα μας. Ὁ ὑπουργός θά πεῖ: *«Στήν Ἑλλάδα, οἱ ναυτιλιακές ἑταιρείες κατά τό 1986 ἦταν 585 καί εἰσήγαγαν 605,7 ἑκατ. δολλάρια καί δαπάνησαν γιά ἔξοδα λειτουργίας τῶν γραφείων τους 91.245.330 δολ. καί γιά ἄλλες πληρωμές 463.745.249 δολλάρια. Ἐξάλλου στίς 585 ἑταιρείες ἀσχολήθηκαν 6.468 ἐργαζόμενοι ἀπό τούς ὁποίους οἱ 5.871 ἦταν Ἕλληνες καί οἱ ὑπόλοιποι ἀλλοδαποί»* (ΚΕΡΔΟΣ 18.11).

Ὁ ὑπουργός ἀνακοινώνει ὅτι θά προεδρεύσει σέ σύσκεψη τοῦ ΝΑΤ στίς 20.11. Ἐν τῷ μεταξύ, θά πεῖ: *«Ἔχω θέσει ὀξύτατα στό ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν τό θέμα τῆς χρηματοδότησης τοῦ ΝΑΤ ἀλλά δέν πῆρα ἀκόμη ἀπάντηση»* (ΝΕΑ 19.11). Καί θά προσθέσει: *«Ζητοῦμε τήν πλήρη κάλυψη τοῦ ἐλλείματος, ἐνῶ παράλληλα ἔχει ἀνατεθεῖ σέ εἰδικό ἐπιστήμονα ἡ μελέτη τοῦ ΝΑΤ, σέ μιά προσπάθεια ἀνάρρωσής του»* (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 19.11).

Νέα σύσκεψη τοῦ ὑπουργοῦ γιά τή ναυτική ἐκπαίδευση: *«Στόχος τοῦ ΥΕΝ εἶναι ἡ ἀναβάθμιση τοῦ ἐπιπέδου σπουδῶν τῶν Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καί ἡ ἀπόδοση στήν Ἐμπορική μας Ναυτιλία ἱκανῶν στελεχῶν μ' ὅλα τά ἀπαραίτητα προσόντα καί ἐφόδια μέ τά ὁποῖα πρέπει νά συγκροτήσουν τόν ἄξιο χαρακτήρα τοῦ στελέχους τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας»* δηλώνει ὁ ὑπουργός (ΑΥΡΙΑΝΗ 20.11).

Σύσκεψη στό ΝΑΤ καί ὁ ὑπουργός θά πεῖ: *«Ἀπό τήν σημερινή σύσκεψη ἡ ἐμπειρία μου ἔγινε πλουσιότερη, ὅπως καί οἱ ὑποχρεώσεις τόσο οἱ δικές μου ὅσο καί τοῦ προέδρου τοῦ ΝΑΤ, πού αὐξάνονται»* (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 21.11). Καί θά διεκδικήσει δυναμικά δάνειο ἀπό τήν Κυβέρνηση γιά τό ΝΑΤ: *«Θά μπῶ καί ἐγώ ἐπικεφαλῆς πορείας ναυτικῶν, ὅπως ἔκανε ὁ Τρίτσης μέ τούς φοιτητές καί θά τό πάρουμε»* (ΝΕΑ 21.11).

Ὅμως, *«Ἡ Κυβέρνηση δέν ἐνέγραψε τελικά τό ΝΑΤ στόν κρατικό προϋπολογισμό ἀνεκοίνωσε χτές ὁ ΥΕΝ κ. Ε. Γιαννόπουλος ὁ ὁποῖος ὅμως πρόσθεσε ὅτι «δέν ἐγκαταλείπει τόν ἀγώνα γιά νά πετύχει τήν ἐπιδότηση, ὅπως ἄλλωστε ὑποσχέθηκε σέ σύσκεψη πού ἔγινε στό ταμεῖο τήν περασμένη ἑβδομάδα»* (ΝΕΑ 26.11).

Προβλήματα ὅμως ὑπάρχουν καί ἀπό τούς σπουδαστές τῶν ΑΔΣΕΝ. Σέ συνέντευξή τους θά ποῦν: *«Οἱ στολές πού θέλει νά μᾶς φορέσει ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας δέν θά περάσουν». Καί πρόσθεσαν ὅτι μέ τήν ἐπαναφορά τῆς στολῆς, ὁ κ. Γιαννόπουλος «στοχεύει στό πρόσκαιρο φίμωμα τῶν σπουδαστῶν» καί γι' αὐτό θά ἀντιδράσουν μέ δυναμικές κινητοποιήσεις»* (ΕΘΝΟΣ 27.11). Μοιραία κανείς ἔτσι, θυμᾶται αὐτό πού εἶπε σέ ἐκπομπή τῆς τηλεόρασης ὁ ὑπουργός Παιδείας κ. Α. Τρίτσης στίς 16.2.87, ὅτι δηλαδή «ὁ συνδικαλισμός προϋποθέτει τήν ὕπαρξη ἐργοδότου καί ἐργαζομένου, πράγμα τό ὁποῖο φυσικά στήν ἐκπαίδευση δέν ὑπάρχει». Ἴσως ὅμως δέν φταῖνε καί οἱ σπουδαστές τῶν ΑΔΣΕΝ, τουλάχιστον ἀπόλυτα. Κάποιος θά τούς ἔχει πεῖ νά συνδικαλίζονται. Μέ πάθος καί σ υ ν έ π ε ι α . . . .

Φτάνουμε στόν Δεκέμβριο. Ὁ ὑπουργός πηγαίνει στό Λονδῖνο γιά νά συναντηθεῖ μέ τούς ἐφοπλιστές τοῦ Committee. Στή συνάντησή τους θά πεῖ: *«Εἶναι ἔκκληση δική μου καί τοῦ πρωθυπουργοῦ τῆς χώρας καί σᾶς καλῶ νά φέρετε τά πλοῖα σας στή σημαία μας. Ἡ χώρα μας ἔχει ἀνάγκη σήμερα. Ξέρουμε ὅτι καί ἄλλες φορές πού σᾶς εἶχε ἀνάγκη ἡ χώρα δείξατε ἀμέσως προθυμία. Εἴμαστε ὑπερήφανοι γιά σᾶς, τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές πού στό κέντρο τῆς ναυτιλίας καί τῆς οἰκονομίας τοῦ κόσμου μᾶς ἀντιπροσωπεύετε μέ τόν καλύτερο τρόπο»*

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.

SHIPPING & TRADING
TME

"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. · P.O. BOX 80240 · 185 10 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4520.129 · 4520.175 · 4520.325 · 4523.445 · 4510.316 · 4526.715 · 4112.400 · 4136.213
TELEX: 21 2989 · 21 2571 · 21 3805 · 21 3825 · 21 2021 TME GR
FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

(ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 3.12).

Καί ἡ ΠΡΩΤΗ θά γράψει τήν ἴδια μέρα, «*Ἐγκαταλείπεται ὁριστικά ἡ πολιτικοποίηση τοῦ ΥΕΝ μετά τίς χθεσινές ἐξαγγελίες τοῦ ὑπουργοῦ κ. Ε. Γιαννόπουλου πού ἔγιναν μέ τήν εὐκαιρία τῆς ἐπίσκεψής του στό Λονδῖνο στήν ἕδρα τοῦ «Κομίτι». Στίς ἐξαγγελίες, ὁ ὑπουργός ἔχει πεῖ: «Δέν θά ἀλλάξει ἐπ' οὐδενί ἡ δομή τοῦ ΥΕΝ. Θέμα πολιτικοποίησης τοῦ ὑπουργείου, ὑπό κάποιο καθεστώς πού εἶχε τεθεῖ στό παρελθόν, δέν ὑπάρχει. Τό ΥΕΝ λειτουργεῖ ἱκανοποιητικά*» (ΕΞΠΡΕΣ 4.12).

Καί ἡ ἴδια ἐφημερίδα θά ἐπισημάνει: «*Ἄριστο κλίμα στίς σχέσεις ὑπουργείου - ἐφοπλιστῶν*».

Μέ αὐτή τήν ἄποψη θά συμφωνήσει καί ὁ πρόεδρος τῆς ΕΕΕ σέ συνέντευξή του: «*Ἡ κυβέρνηση κάνει συνεχῶς σωστά καί μελετημένα βήματα, γιά νά ἐμπεδωθεῖ ἕνα καλύτερο κλίμα ἀπ' ὅτι στό παρελθόν*» (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ 16.12). Καί θά πεῖ γιά τούς ναυτικούς: «*Οἱ ναυτικοί μας πρέπει νά καταλάβουν ὅτι ὅπως ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός ἀνταγωνίζεται στό ἐξωτερικό μή Ἕλληνες, ἔτσι καί αὐτοί πρέπει ν' ἀνταγωνίζονται μέ τήν αὔξηση τῆς παραγωγικότητάς τους καί τήν ποιότητα τῆς ἐργασίας τους καί νά εἶναι πειθήνιοι*» (ΕΘΝΟΣ 16.12). Μέ κοινή ἀνακοίνωσή τους τά σωματεῖα ΠΕΜΕΝ, ΠΕΝΕΝ καί ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ θά ἀντιδράσουν στίς δηλώσεις τοῦ προέδρου τῆς ΕΕΕ μέ ἀνακοίνωση πού τό ΕΘΝΟΣ (17.12) τιτλοφορεῖ, «*Οἱ ἐφοπλιστές θέλουν καθεστώς γαλέρας*».

Ἐν τῷ μεταξύ ὁ ὑπουργός ἔχει σύσκεψη μέ τούς Διευθυντές τῶν ΑΔΣΕΝ. Σ' αὐτή «*Ὁ κ. Γιαννόπουλος, συμμεριζόμενος ἐκτιμήσεις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, εἶπε ὅτι σέ 10-15 χρόνια, δέν θά ὑπάρχουν Ἕλληνες Ἀξιωματικοί γιά τά ἑλληνικά πλοῖα, λόγω μειωμένης προσέλευσης ἀφ' ἑνός καί χαμηλοῦ ἐπιπέδου σπουδῶν ἀφ' ἑτέρου*» (ΒΡΑΔΥΝΗ 16.12). Καί ὅσον ἀφορᾶ τό ΥΕΝ «*Ξαναγράφεται ἀπό τήν ἀρχή ὁ ὀργανισμός τοῦ ΥΕΝ σύμφωνα μέ δήλωση τοῦ ὑπουργοῦ κ. Ε. Γιαννόπουλου, ὁ ὁποῖος διευκρίνησε πώς εἶναι ἀποφασισμένος νά στηριχθεῖ καί πάλι στούς λιμενικούς, στήν ἐκπαίδευση καί τήν σταδιοδρομία τῶν ὁποίων ἡ πολιτεία ἔχει ἐπενδύσει πολλά ἐπί πολύ χρόνο*» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 17.12).

«*Τά σωματεῖα βέβαια τῶν πολιτικῶν ὑπαλλήλων εἶναι ἀντίθετα. Ἐγώ ὅμως ἐπιμένω. Γιατί ὅτι συμφέρει τήν ἐθνική οἰκονομία, τό κράτος καί τή ναυτιλία, συμφέρει μέ τήν καλή ἔννοια καί τήν ἐργατική τάξη*» θά συμπληρώσει ὁ ὑπουργός (ΝΕΑ 17.12).

Στό δημοσίευμα, ἡ ἐφημερίδα θά ἀναφέρει καί γιά «*κόντρα μέ τήν Κυπρακή σημαία*» τοῦ ὑπουργοῦ. Τήν ἑπομένη, τό ΠΟΝΤΙΚΙ θά κάνει τήν «κόντρα» θέμα γιά νά διαβάσουμε στό ΕΘΝΟΣ τῆς 20.12.: «*Ἡ Κυβέρνηση ἀποδοκίμασε χτές, ἔμμεσα πλήν σαφέστατα, τά ὅσα εἶπε ὁ ΥΕΝ Εὐάγγελος Γιαννόπουλος γιά τήν Κύπρο, μιλώντας μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες τῶν ἐφημερίδων*». Ὁ ὑπουργός δηλώνει ὅτι θά ὑποβάλλει μήνυση κατά τῆς ἐφημερίδας ΠΟΝΤΙΚΙ γιά συκοφαντική δυσφήμιση σέ νέα συνάντησή του μέ τούς δημοσιογράφους καί θά πεῖ ἐπίσης: «*Ἡ πολιτική τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πολιτική ὑπεράσπισης τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας καί τοῦ ἑλληνικοῦ νηολογίου ἐνεργοποιήθηκε ἐντόνως ἀπό τόν καιρό τῆς ὑπουργίας τοῦ Γιώργη Κατσιφάρα καί συνεχίζεται*» (ΚΕΡΔΟΣ 24.12). Ὁ ὑπουργός, μᾶλλον ἐκ παραδρομῆς, ἔχει ξεχάσει τόν κ. Στάθη Γιώτα...

Ὁ Δεκέμβριος, καί ἡ χρονιά, θά κλείσουν ἀφοῦ ἔχει προηγηθεῖ ἡ πρώτη — διερευνητική — συνάντηση ΕΕΕ καί ΠΝΟ γιά τή συλλογική σύμβαση, μέ ἀνακοίνωση τῆς Πανελλήνιας Ὁμοσπονδίας Ὑπαλλήλων Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πού ζητᾶ ἄμεση προώθηση τοῦ ὀργανισμοῦ τοῦ ΥΕΝ καί μέ τήν δήλωση τοῦ ὑπουργοῦ: «*Βλέπω καλύτερες μέρες. Ἀκόμα καί γιά τό ἑλληνικό νηολόγιο εἶμαι κάπως αἰσιόδοξος*» (ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ 31.12).

Λίγες ὧρες πρίν ἀπό τήν ἔλευση τοῦ νέου χρόνου, ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας θά πεῖ μεταξύ ἄλλων στό διάγγελμά του πρός τόν Ἑλληνικό λαό: «*Οἱ οἰκονομικές ὄψεις τῆς συμμετοχῆς μας στήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα στήν πραγματικότητα δέν ἀποτελοῦν τό κύριο πρόβλημα. Τό ἐπιχειρηματικό μας παρελθόν χιλιετῶν, ἀλλά καί ἡ εὐστροφία καί ἐπινοητικότης τοῦ Ἕλληνος, πού ἀνάδειξε στή σύγχρονη ἐποχή, γιά νά ἀναφερθῶ σέ ἕνα παράδειγμα, τήν ἑλληνική πλοιοκτησία στήν πρώτη θέση παγκοσμίως, ἐγγυῶνται καί τώρα, ἄν καταβληθεῖ ἡ προσήκουσα προσπάθεια, τήν ἐπιτυχία*».

Ἴσως αὐτά τά λόγια ἀποδειχθοῦν προφητικά στό μέλλον....

Ἄς γυρίσουμε λοιπόν τήν σελίδα τοῦ 1987, γιά νά ἀρχίσουμε νά γράφουμε τή νέα.

Καί ἄς βάλουμε σάν τίτλο της, μία λέξη πού ἀκούστηκε, γράφτηκε καί συζητήθηκε πολύ τήν περασμένη χρονιά: ΠΕΡΕΣΤΡΟΪΚΑ.

Ἴσως γιατί δέν ὑπάρχει πιά ἄλλη ἐπιλογή ἀπό αὐτή τῆς ἀνασυγκρότησης.

Ἐκ βάθρων ἀνασυγκρότηση, κυρίως νοοτροπίας. Ὅλοι γνωρίζουν πιά, τουλάχιστον θά ἔπρεπε, τί φταίει καί κυρίως, τί χρειάζεται.

Ἄς μετατρέψουμε τό ἄγχος σέ πίστη, τήν ἀδυναμία σέ ὑπομονή.

Μέ ἀνασυγκροτημένη νοοτροπία πού νά τήν διακρίνει ἡ ἐθνική, ὑπερκομματική ἀντιμετώπιση τῆς ναυτιλίας ἀπό ὅλους, μέ πίστη καί ὑπομονή, θά παραμείνουμε μεγάλο ναυτικό κράτος, μέ ὅλη τή σημασία τῆς λέξης.

Καί δέν νομίζω νά ὑπάρχει κανείς πού μπορεῖ νά ἀμφισβητήσει — τεκμηριωμένα — ὅτι μέ αὐτά τά δεδομένα ὑπάρχει ἔστω καί ἡ ἐλάχιστη πιθανότητα ἀποτυχίας.

ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ
Σ' ΟΛΟΥΣ

Γ. Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS

NIVA

86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : "NIVAFREIGTH"

Sole Agents for
MITSUI - LINE KOGYO KAISHA LTD - JAPAN
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV HOLLAND
INTERNATIONAL CO EGYPT

ΤΕΡΑΣΤΙΑ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τοῦ κ. ΛΟΥΚΑ ΧΑΤΖΗ-ΙΩΑΝΝΟΥ

Ἀρχικά θά ἤθελα νά διαβιβάσω μέσω τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἕνα φιλικό χαιρετισμό πρός ὅλους τούς Ἕλληνες ναυτιλλομένους καί τίς οἰκογένειες τους, καθώς καί τίς θερμότερες εὐχές μου γιά τό 1988.

Δεχόμενος τήν πρόσκληση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νά ἐκφράσω τίς ἰδέες μου σχετικά μέ τό τί θά συμβάλλει στήν ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς ἤ Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας θά προσπαθήσω νά ἐξετάσω σέ τί ἀκριβῶς ὑστερεῖ ἡ Ναυτιλία μας γιά νά γίνει ἡ μεγαλύτερη στόν κόσμο ὄχι μόνο σέ πλοία καί σέ tonnage ἀλλά καί γιά νά ἀποκτήσει συγχρόνως διεθνές κῦρος κι ἀναγνώριση.

Ἡ Ἑλληνική οἰκονομία καθώς ξέρουμε στηρίζεται κύρια σέ δύο ἐξωγενεῖς παράγοντες, τόν τουρισμό καί τή ναυτιλία. Εἶναι λοιπόν φανερό ὅτι ἡ ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας θά εὐνοήσει σέ μεγάλο βαθμό, ὄχι μόνο ὅσους ἀσχολοῦνται ἄμεσα μέ αὐτήν, ἀλλά καί γενικότερα τήν ὅλη οἰκονομική κατάσταση τῆς Ἑλλάδας. Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία προσφέρει ἐργασία σ' ἕνα μεγάλο ἀριθμό ὑψηλόμισθων ἀτόμων, οἱ ὁποῖοι θά ἦταν δύσκολο νά ἐργοδοτηθοῦν ἀπό τίς στεριανές ἐπιχειρήσεις. Τή ναυτιλία μας δέν ἀπαρτίζουν φυσικά μόνο οἱ Ἕλληνες ναυτικοί. Ἕνας συνεχῶς αὐξανόμενος ἀριθμός ἀτόμων ἀπασχολοῦνται ἀπό τά διάφορα ναυτιλιακά γραφεῖα τοῦ Πειραιᾶ. Ἀρκεῖ μονάχα νά ἀναλογιστοῦμε τό γεγονός ὅτι σύμφωνα μέ τούς προσωπικούς μου ὑπολογισμούς ἀπαιτοῦνται ὀκτώ ὑψηλόμισθοι καί ἱκανοί ὑπάλληλοι τῆς στεριᾶς μέ ἀρκετές γνώσεις στό shipping γιά τή λειτουργία ἑνός μονάχα πλοίου.

Ἄν τώρα σκεφτοῦμε πόσο μεγάλος εἶναι ὁ ἀριθμός τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων, βλέπουμε καθαρά γιατί ὁ ἀριθμός τῶν ἐργαζομένων αὐτῶν δέν εἶναι διόλου εὐκαταφρόνητος. Ὁμοίως εὐκαταφρόνητο δέν εἶναι καί τό κεφάλαιο πού προσπορίζεται ἡ ἑλληνική οἰκονομία ἀπό τίς διάφορες ἐπισκευές τῶν πλοίων πού γίνονται στό Πέραμα, στόν Σκαραμαγκᾶ καί τά ἄλλα ναυπηγεῖα τῆς χώρας, καθώς καί ἀπό τίς τροφοδοσίες καί τίς προμήθειες ὑλικῶν πού εἶναι ἀπαραίτητες γιά τή λειτουργία τοῦ κάθε πλοίου. Στό σημεῖο αὐτό δέν θά ἔπρεπε νά παραλείψουμε καί τήν ἀγορά καυσίμων καθώς καί τό συνάλλαγμα πού εἰσάγεται στόν ἑλλαδικό χῶρο ἀπό τίς ἀδιάκοπες ἐπισκέψεις διαφόρων ἐπιχειρημάτων τοῦ ἐξωτερικοῦ, ὅπως δικηγόρων, Adjusters, ἀσφαλιστῶν καί φυσικά τραπεζιτῶν.

Εἶναι ἀναμφίβολο ὅτι ἡ ὕπαρξη στόν Πειραιᾶ τῶν δώδεκα παραρτημάτων σπουδαίων ξένων τραπεζῶν στηρίζεται καθαρά στήν ὕπαρξη ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τήν ὁποία χρηματοδοτοῦν, ἀπασχολώντας κατά μέσο ὅρο ἡ κάθε τράπεζα 80-150 Ἕλληνες ἐργαζόμενους μέ ἀρκετά ὑψηλές ἀμοιβές. Οἱ ἐξαρτώμενες ἀπό τή ναυτιλία συναφεῖς ἐπιχειρήσεις, ὅπως πρακτορεῖα, προμηθευτές, ἐργοστάσια καί συνεργεῖα ἐπισκευῶν, τεχνικά γραφεῖα, νηογνώμονες ἀπασχολοῦν ἄλλες 100.000 ἐργαζομένων ἐπιπροσθέτως πρός τούς ταξιδεύοντας ναυτικούς.

Βέβαια πρέπει νά παραδεχθοῦμε ὅτι ἀναμφίβολα σήμερα ὁ σημαντικότατος αὐτός τομέας τῆς οἰκονομίας μας ὑστερεῖ σέ πολλά σημεῖα. Ἡ ἐκπαίδευση τῶν ἀξιωματικῶν μας θά μποροῦσε νά θεωρηθεῖ ὡς ἀχίλλειος πτέρνα της. Εἶναι ἀνεπίτρεπτο τό γεγονός ὅτι ἀπόφοιτοι τῶν σχολῶν μας δέν γνωρίζουν ἀπταίστως στήν Ἀγγλική γλώσσα, ἐνῶ σέ πολλές περιπτώσεις δέν ἔχουν οὔτε στοιχειώδεις γνώσεις πάνω στό συγκεκριμένο θέμα. Ἡ Ἀγγλική γλώσσα θά ἔπρεπε νά συμπεριλαμβάνεται ἀνάμεσα στά κύρια μαθήματα τῶν σχολῶν αὐτῶν, ποῦ θά 'πρεπε νά γίνουν ἰσάξιες μέ πανεπιστήμια, ὅπου νά φοιτοῦν οἱ νέοι καί οἱ νέες πού σκοπεύουν νά ἀσχοληθοῦν μέ τήν Ἑλληνική Ναυτιλία, στά γραφεῖα, τά ἐργοστάσια καί τήν θάλασσα. Θά ἀποκτοῦν ὅλες τίς ἀπαραίτητες γνώσεις πού θά τούς βοηθήσουν στή μελλοντική σταδιοδρομία τους. Στό σημεῖο αὐτό θά πρέπει νά ἀναφερθοῦμε στό σημαντικό ρόλο ἑνός καπετάνιου, ὁ ὁποῖος καλεῖται νά ἐκτελέσει ἕνα συμβόλαιο κοινῶς γνωστό ὡς ναυλοσύμφωνο πού ἀποτελεῖται ἀπό 25-30 ὅρους, καθώς καί τούς γνωστούς κανόνες τῆς York Antwerp καί τῆς Hague Visby, οἱ ὁποῖες ἀποτελοῦνται ἀπό τόμους βιβλίων ἐνσωματωμένων στό ναυλοσύμφωνο. Ἐπίσης θά πρέπει νά εἶναι σέ θέση νά ἀναλύσει ἀνά πᾶσα στιγμή τό ἀσφαλιστικό συμβόλαιο τῶν Lloyds ἤ καί τῶν ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ὀργανισμῶν καί νά κατέχει ὅλους τούς διεθνεῖς κανονισμούς γιά τήν προστασία τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στή θάλασσα (SOLAS) οἱ ὁποῖοι ἀποτελοῦν ἕνα ὁλόκληρο τόμο. Ἐπιπροσθέτως, ὁ πλοίαρχος καλεῖται νά συμμορφώνεται μέ τίς διεθνεῖς συμβάσεις προστασίας τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος (MARPOL) οἱ ὁποῖοι εἶναι ἐξαιρετικά πολυσέλιδες. Αὐτό εἶναι μέ λίγα λόγια τό σημαντικό ἔργο ἑνός ὁλοκληρωμένου πλοιάρχου καί ἀξιωματικοῦ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Ἐξάλλου οἱ μηχανικοί τῶν πλοίων πρέπει νά εἶναι σέ θέση νά μελετοῦν καί νά ἀναλύουν τίς ὁδηγίες πού δίνονται στά διάφορα ξένα ἐγχειρίδια τῶν πολυπληθῶν μηχανημάτων τῶν πλοίων καί τῶν ἠλεκτρονικῶν συσκευῶν. Δέν εἶναι λοιπόν ὑπερβολικό νά ἰσχυριστοῦμε ὅτι ἀπαιτεῖται πανεπιστημιακή ὑποδομή γιά τούς ἀξιωματικούς τῆς ναυτιλίας μας, καθώς καί ἡ γνώση τῆς Ἀγγλικῆς.

Οἱ ἀμοιβές τῶν ἀξιωματικῶν μας σήμερα βρίσκονται σέ ἀρκετά ὑψηλά ἐπίπεδα. Τέτοιοι μισθοί δέν ὑπάρχουν στή στεριά.

Τά 500 ναυτιλιακά γραφεῖα πού ὑπάρχουν στόν Πειραιᾶ, μικρά καί μεγάλα, χρειάζονται νά ἐπανδρωθοῦν μέ 10.000 ἀνθρώπους πανεπιστημιακῆς μόρφωσης στό ναυτιλιακό τομέα διά τόν ὁποῖον ὅμως δέν ὑπάρχει ἕδρα στά Ἑλληνικά πανεπιστήμια. Ἐπίσης τά 4.000 ἑλληνόκτητα πλοῖα θά ἔχουν ἀνάγκη ἀπό 70.000 Ἕλληνες ἀξιωματικούς. Ἔτσι θά τό θεωροῦσα σκόπιμο γιά τό συμφέρον τόσο τῶν ἰδίων ὅσο καί τῆς οἰκονομίας μας, νά προωθοῦμε τούς νέους μας σ' αὐτήν τήν κατεύθυνση ὅπου τό ποσοστό ἀνεργίας εἶναι χαμηλό, ἐνῶ ἀντίθετα τό ἐπίπεδο τῶν ἀμοιβῶν ἀρκετά ὑψηλό.

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τοῦ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΛΑ, προέδρου τῆς Π.Ε.Π.Ε.Ν.

Εἶναι γεγονός ὅτι στό χῶρο τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐπαψαν ἐδῶ καί πολύ καιρό νά ἀκούγονται συνθήματα τοῦ τύπου «παίρνομε τά πλοῖα μας καί φεύγομε» ἀπό τό ἕνα μέρος ἤ «πάρτε τά σαπιοκάραβά σας καί φύγετε» ἀπό τό ἄλλο μέρος. Ἤ, στή χειρότερη γιά τή ναυτιλία περίπτωση, συνθήματα αὐτοῦ τοῦ τύπου ἠχοῦν πολύ μόνα καί ὁπωσδήποτε παράφωνα.

Ἄν ἡ στείρα, ἐξωπραγματική καί ὁπωσδήποτε ναυτοκτόνα αὐτή συνθηματολογία σίγησε χάρη στό κλῖμα «τῶν ἤρεμων νερῶν», πού γενικά ἐπικράτησε τά τελευταῖα χρόνια στίς σχέσεις ἐργοδοσίας καί συνδικαλιστικοῦ κινήματος, ἡ χάρη στή βαθιά κρίση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καί τίς ἀνάγκες ἐπιβίωσης πού δημιούργησε, τό μέλλον κάθε ἄλλο παρά ἐλπιδοφόρο μπορεῖ νά εἶναι — μέ τήν ὁποιαδήποτε ἀνάκαμψη τῶν ναύλων — ἀφοῦ αὐτό θά σημαίνει ὅτι βρισκόμαστε στό ἴδιο σημεῖο ὑπ' ἀτμόν, περιμένοντας νά περάσουν οἱ ἀνασταλτικοί παράγοντες — ἄν βέβαια ποτέ περάσουν μέ τέτοιες τακτικές — γιά νά ξαναρχίσουμε τό ἴδιο, μπαίνοντας στόν ἴδιο φαῦλο κύκλο τῆς στείρας ξεπερασμένης ἀντιπαράθεσης.

Ἀντίθετα, ἄν ἡ σιγή πάνω σέ αὐτή τή συνθηματολογία ἔχει σάν αἰτία της τή συνειδητοποίηση καί ἀπό τό ναυτεργατικό καί ἀπό τό ἐφοπλιστικό δυναμικό τῆς ἀναπόδραστης ἀνάγκης γιά τή «συνύπαρξή» τους στό χῶρο τῆς ναυτιλίας, ἄν ἀκόμα περισσότερο συνειδητοποίησαν καί οἱ δύο ὅτι γιά τήν ὕπαρξη τῆς ὁποιουδήποτε μεγέθους ἑλληνικῆς ναυτιλίας — πού σημαίνει γιά τήν ἴδια τή δική τους ὕπαρξη — μέσα στίς σημερινές κοινωνικές, πολιτικές καί οἰκονομικές συγκυρίες εἶναι ἀναγκαία ἡ συνύπαρξή τους, τότε ὁπωσδήποτε μποροῦμε νά ἐλπίζομε σέ ἕνα μέλλον τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἀφοῦ ἔτσι ἐξασφαλίζουμε τή διατήρηση τῶν κοινωνικῶν δυνάμεων πού τήν συναπαρτίζουν.

Ἡ κοινωνική δυναμική μέ κάνει νά πιστεύω στή συνειδητή σιγή τῆς παραπάνω συνθηματολογίας, εἴτε αὐτό ὀφείλεται στό ξεπέρασμα τῶν ὁποιωνδήποτε ἰδεολογικῶν ἀναφορῶν κάτω ἀπό τό βάρος τῆς πραγματικότητας, εἴτε ἐπιβλήθηκε ἀπό τήν ἴδιαν αὐτή πραγματικότητα.

Καί στή μιά καί στήν ἄλλη περίπτωση, νομίζω εἶναι κοινή πιά παραδοχή ὅτι ἑλληνική ναυτιλία σημαίνει ἑλληνικό ναυτεργατικό δυναμικό καί ἔμψυχο ἐφοπλιστικό δυναμικό, ἀνεξάρτητα ἀπό τήν πηγή τῶν κεφαλαίων του, πού μπορεῖ νά εἶναι στό μεγαλύτερο μέρος του εἴτε τό διεθνές τραπεζικό κεφάλαιο εἴτε τό ἐπίσης διεθνές ἐφοπλιστικό κεφάλαιο.

Μέ λίγα λόγια οἱ κοινωνικές δυνάμεις τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἶναι τό ναυτεργατικό καί τό ἐφοπλιστικό δυναμικό, καί αὐτές τήν συναπαρτίζουν.

Μέ βάση τά παραπάνω ὅταν μιλᾶμε γιά μείωση τῶν πλοίων ἤ γιά κρίση στήν ἀπασχόληση τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, γιά ἀνεργία τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ ἤ γιά χρεωκοπία τοῦ ΝΑΤ, δέν μποροῦμε νά τά βλέπομε ἀποσπασματικά καί πολύ περισσότερο δέν μποροῦμε νά τά ἀντιμετωπίζουμε ξεκομένα τό ἕνα ἀπό τό ἄλλο. Εἴμαστε ὑποχρεωμένοι νά μιλᾶμε καί νά τά ἀντιμετωπίζουμε σάν συμπτώματα τῆς ἀρρώστειας τοῦ ἴδιου ἀσθενοῦς πού ἐκδηλώνονται σέ διαφορετικά μέλη τοῦ ἴδιου σώματος. Δέν πρόκειται ποτέ τό ἐφοπλιστικό δυναμικό νά δημιουργήσει ξανά «τή μεγάλη ἁρμάδα» ἤ ἀνάλογή της, μέ ἀνύπαρκτη ναυτική ἐκπαίδευση ἤ χρεωκοπημένο τό ΝΑΤ, ὅσα διοικητικά μέτρα καί ἄν πάρει τό ΥΕΝ γιά τήν προσέλκυση πλοίων στό ἑλληνικό νηολόγιο. Καί ἀπό τήν ἄλλη μεριά δέν πρόκειται ποτέ νά σταματήσουμε τήν ἀνεργία καί τή συνεχή μείωση τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, μέ ὁποιαδήποτε διοικητικά ἤ ἀστυνομικά μέτρα. Καί ἀκόμα παραπέρα δέν πρόκειται ποτέ νά κατακτήσουμε καί πάλι τό διεθνή ναυτιλιακό στίβο ὅταν μιλᾶμε, σχεδιάζουμε καί ἐνεργοῦμε γιά τήν «ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου», καί ὄχι γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Δυστυχῶς, ἡ ἴδια ἡ μέχρι τώρα πραγματικότητα μέ κάνει νά πιστεύω ὅτι παρά τίς πιό πάνω συνειδητοποιήσεις καί παραδοχές καί τό ναυτεργατικό καί τό ἐφοπλιστικό δυναμικό — ἐλπίζω καί εὔχομαι μόνο οἱ συνδικαλιστικοί τους φορεῖς — δέν ἔχουν συνειδητοποιήσει ὅτι ἡ συνύπαρξή τους μπορεῖ νά γίνει ἡ ἀτμομηχανή πού θά τραβήξει τήν ἑλληνική ναυτιλία ἔξω ἀπό τήν ὑπαρξιακή της κρίση, ἀρκεῖ νά προχωρήσουν στίς διαδικασίες ἐκεῖνες πού θά ἀπελευθερώσουν ὅλη τήν δυναμική τῆς συνύπαρξής τους.

Ἔτσι ὅλη ἡ δυναμική τῶν κοινωνικῶν δυνάμεων τῆς ναυτιλίας ἐξακολουθεῖ ἀκόμα καί σήμερα νά συμπιέζεται μέσα στό ἀσφυκτικό πλαίσιο τῆς «μακαρίτισσας τριμεροῦς ἀγαστῆς συνεργασίας». Ἡ κοινωνική δυναμική ἐξαντλεῖται στίς συλλογικές συμβάσεις, λές καί αὐτές ἀποτελοῦν τόν ἀκρογωνιαῖο λίθο τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ὅλα τά ἄλλα ἔχουν ἀφεθεῖ στό ΥΕΝ, λές καί εἶναι ποτέ δυνατόν ἡ ὁποιασδήποτε ἀποτελεσματικότητας ὡς καί δυναμικότητας κρατική ὑπηρεσία νά ὑποκαταστήσει τήν κοινωνική δυναμική.

Γιά ὅσους πονοῦν καί μοχθοῦν γιά τήν ἑλληνική ναυτιλία — μέ τήν ἔννοια πού προανέφερα — εἶναι ἀνάγκη ὕπαρξης ἡ ἀπελευθέρωση τῆς κοινωνικῆς δυναμικῆς. Δηλαδή, εἶναι ἀναγκαῖο νά βρεθεῖ ἕνα ἄλλο «μοντέλο» σχέσεων ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ καί ἐφοπλιστῶν. Σέ αὐτή τήν κατεύθυνση πρέπει νά ἐξαντλήσουμε κάθε προσπάθειά μας.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Τοῦ κ. ΞΕΝΟΦ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ, ἀντιναυάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ.

Πολύς λόγος τώρα τελευταῖα γιά τή ναυτική ἐκπαίδευση καί τήν ἀνάγκη τῆς ἀναβάθμισής της. Μιᾶς ἀναβάθμισης πού δέν μπορεῖ παρά νά ταυτίζεται μέ τήν ποιοτική ἄνοδο τῶν ναυτικῶν σχολῶν καί νά προϋποθέτει τή διαπίστωση ὅτι οἱ σχολές αὐτές θεωροῦνται σήμερα ὑποβαθμισμένες.

Εἶναι κοινό μυστικό ὅτι κάποτε ἡ ναυτική ἐκπαίδευση στή χώρα μας μποροῦσε εὔκολα νά διεκδικήσει ἐξέχουσα θέση στή σφαίρα τῆς ἑλληνικῆς σχολικῆς παιδείας. Ἐξαιρεθεῖσα δικαιολογημένα ἀπό τή γενική ὑπαγωγή στό Ὑπουργεῖο Παιδείας, ὀργανώθηκε κάτω ἀπό τή διοίκηση τοῦ ΥΕΝ καί τήν καθοδήγηση τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, ὕστερα ἀπό ἔρευνα καί μελέτη ὅλων τῶν ναυτεκπαιδευτικῶν προτύπων τῶν ναυτικῶν χωρῶν καί πέτυχε νά δημιουργήσει σχεδόν ἐκ τοῦ μηδενός, ἕνα δίκτυο καλῶς ὀργανωμένων, ἀρτία ἐξοπλισμένων καί ἀποδοτικά λειτουργουσῶν Σχολῶν, πού ἐπί σειρά ἐτῶν πρόσφερε στήν ἐμπορική μας ναυτιλία ἕνα μεγάλο ἀριθμό ἀξιωματικῶν, πού ὁμολογουμένως τίμησαν τό ναυτικό ἐπάγγελμα καί πρωτοστάτησαν ὄχι μόνο στή διακυβέρνηση τῶν πλοίων ἀλλά καί στή γενικότερη ναυτιλιακή μας ἀνάπτυξη.

Ὅλη αὐτή ἡ προσπάθεια δέν ἔγινε φυσικά χωρίς ἀντιρρήσεις καί ἀντιδράσεις. Ἡ παλιά ναυτιλία, ἐμμένοντας στά παραδοσιακά σχήματα τοῦ παρελθόντος, δέχτηκε στήν ἀρχή μέ πολλή ἐπιφύλαξη τούς νέους δοκίμους, τούς ὁποίους θεωροῦσε ἀπροσάρμοστους στό ἐπάγγελμα. Σιγά - σιγά ὅμως, τό ἦθος καί οἱ γνώσεις, σφυρηλατημένα μέ τήν πλούσια ἐμπειρία τῆς θαλάσσιας ὑπηρεσίας, ἐπικράτησαν καί ἐπιβλήθηκαν. Καί ἀπέδειξαν ὅτι ἡ προσπάθεια εἶχε ἐπιλέξει τίς σωστές βάσεις. Καί πάνω στίς βάσεις αὐτές ἐπεκτάθηκε καί συμπληρώθηκε. Ἀνυψώθηκαν τά γενικά γραμματικά προσόντα καί οἱ Σχολές ἐντάχθηκαν στά ἀνώτερα ἐκπαιδευτικά ἱδρύματα. Ἱδρύθηκαν κι ἄλλες σχολές, ἀν ὄχι πάντα μέ τά ἀσφαλέστερα κριτήρια ἐπιλογῆς, πάντως στά πλαίσια μιᾶς ἐπιβαλλόμενης ἀποκέντρωσης. Πραγματοποιήθηκε τό μεγάλο βῆμα τῆς κρατικῆς μετεκπαίδευσης γιά τήν ἀπόκτηση τῶν προαγωγικῶν διπλωμάτων πού ἐγκαινίασε μιά καινούργια ἐποχή στή ναυτική σταδιοδρομία. Καί τέλος ἡ συνεχής αὔξησης τῶν ἀποφοίτων ἐπέτρεψε πιά νά γίνει ἀποκλειστική ἡ ἐκ τῶν ναυτικῶν σχολῶν προέλευση τοῦ συνόλου τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν.

Τελικά ἐπρόκειτο γιά ἕνα ὁλοκληρωμένο ἐκπαιδευτικό σύστημα προσαρμοσμένο στίς ἰδιαιτερότητες τῆς ναυτιλίας, τό ὁποῖο λειτούργησε ἱκανοποιητικα. Καί ἄν εἶναι ὑπερβολή νά ὑποστηρίξει κανείς ὅτι δέν ὑπῆρχαν λάθη ἤ παραλείψεις, ἄλλο τόσο θά εἶναι ὑπερβολή νά δεχθεῖ πώς ἡ ἐντόπιση καί ἡ διόρθωσή τους δέν ἦταν εὔκολη καί πραγματοποιήσιμη. Πέραν αὐτῶν ὅμως οἱ γενικότερες μεταβολές τῶν κοινωνικο - οἰκονομικῶν συνθηκῶν τῆς ἐποχῆς μας δημιούργησαν νέα προβλήματα στήν ἀπασχόληση καί τό ναυτικό ἐπαγγελματικό προσανατολισμό, ἐνῶ ἡ ἀναθεώρηση βασικῶν ἐκπαιδευτικῶν θεσμῶν δέν ἦταν δυνατό παρά νά ἔχει ἄμεσες ἐπιπτώσεις στήν ὑπόθεση τῆς ναυτικῆς παιδείας. Ἡ παλαιά καθιερωμένη ἀρχή τῆς «οἰονεί» στρατιωτικῆς μορφῆς ἔβλεπε νά στενεύουν τά περιθώρια τῆς ἀποδοχῆς της. Οἱ αὔξουσες ἀνάγκες τοῦ καθηγητικοῦ προσωπικοῦ, ἐντεταγμένες μέσα στό παρεμφερές γενικό πρόβλημα τῆς ὅλης ἐπαγγελματικῆς καί τεχνικῆς παιδείας, ὄξυνε τό θέμα τῆς ποιοτικῆς καί ποσοτικῆς ἐπάρκειας. Καί ἀκόμα οἱ ἀλματώδεις τεχνολογικές ἐφαρμογές στή ναυτιλία κατέστησαν σχεδόν ἀσθμαίνουσα τήν παρακολούθηση καί προσαρμογή τῶν προγραμμάτων.

Ἂν οἱ ἀδυναμίες αὐτές βρίσκονται στή ρίζα τῆς μειωμένης ἀπόδοσης καί ὑποβάθμισης μέ τήν ὁποία ξεκίνησε αὐτό τό σημείωμα, μᾶς ἐπιτρέπει νά συμπεράνουμε πώς τρία κυρίως εἶναι τά θέματα πού πρέπει νά ἀπασχολήσουν κάθε καλόπιστη καί ἀντικειμενική προσπάθεια γιά τήν ἄρση τῶν ἐμποδίων καί τήν ἐπιθυμητή ἀναβάθμιση τῆς ναυτικῆς μας παιδείας. Τό σύστημα λειτουργίας τῶν ναυτικῶν σχολῶν. Τό ἐκπαιδευτικό πρόγραμμα. Τό καθηγητικό προσωπικό.

Οἱ βασικές ναυτικές σχολές σ' ὅλον σχεδόν τόν κόσμο εἶναι σχολές ἐσωτερικῆς ἐνδιαίτησης. Ὁ λόγος εἶναι ἕνας: ἡ ἀνάγκη ναυτικῆς διαπαιδαγώγησης γιά τήν προετοιμασία τῆς ἰδιόρρυθμης ὁμαδικῆς διαβίωσης τοῦ πλοίου. Αὐτό συνεπάγεται τήν ἰδιαίτερη ὀργάνωση καί τήν ἐπιβολή μιᾶς ἐσωτερικῆς τάξης καί πειθαρχίας πού καθιστᾶ εὐκολότερη τή συμβίωση καί συνεπέστερη τήν ἄσκηση τῶν καθηκόντων. Σάν πρόσθετα πλεονεκτήματα μπορεῖ νά θεωρηθοῦν οἱ αὐξημένες δυνατότητες μελέτης καί ἡ ἐπίλυση τοῦ ἀκανθώδους σέ ἄλλους τομεῖς, στεγαστικοῦ σπουδαστικοῦ προβλήματος. Βέβαια σ' αὐτόν τόν κόσμο τίποτα δέν εἶναι ἀπόλυτο. Καί ὑπάρχουν φυσικά ἀντίθετα ἐπιχειρήματα καί διαφορετικές ἀπόψεις. Ἐκεῖνο ὅμως πού εἶναι ἀναμφισβήτητο καί πρέπει νά ρίξει τό βάρος του στήν πλάστιγγα τῆς ὁποιασδήποτε ἐπιλογῆς εἶναι ἡ ἰδιορρυθμία τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἡ ὁποία εἶναι σαφής, καθημερινά ἀποδεικνυόμενη στήν πρακτική βάση της καί κοινῶς παραδεγμένη σέ ὅλο τό θεωρητικό, οἰκονομικό καί δικαιϊκό ἐποικοδόμημα.

Μέ δοσμένη τή βάση αὐτή, ξεχωριστό ἐνδιαφέρον ἀποκτᾶ ἡ κλίση καί προδιάθεση τοῦ σπουδαστῆ πρός τή θάλασσα. Ὄχι μόνο γιά τή διατήρησή του στίς ναυτικές τάξεις ἀλλά καί γι' αὐτή καθεαυτή τήν ἐπαγγελματική του ἐπιτυχία.

TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Τό σύστημα πού μέχρι τώρα σχεδόν ἐφαρμόσθηκε μέ ἀποκλειστικό προσόν τήν ἐπίδοση στίς εἰσαγωγικές ἐξετάσεις ἤ τό βαθμό τοῦ ἀπολυτηρίου πρέπει νά κριθεῖ μέ τήν πλήρη μελέτη τῶν στατιστικῶν δεδομένων γιά τή διαρροή ἐκ τῶν σχολῶν ἤ ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος. Ἡ ἀντικατάστασή του μέ τήν ἀπαίτηση προσχολικῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας ἤ τήν παρεμβολή μεγάλων περιόδων ὑπηρεσίας πλοίου μέσα στά ὅρια τῆς συνολικῆς σχολικῆς θητείας, ἔχει προφανῆ πλεονεκτήματα τά ὁποῖα ὅμως θά πρέπει νά ἐλεγχθοῦν μέ τά πορίσματα τῶν μέχρι τώρα δειλῶν ἐφαρμογῶν καί νά μελετηθοῦν σέ συνάρτηση μέ τίς γνωστές συνθῆκες ὀργάνωσης καί ἐργασίας τῆς ἑλληνικῆς ποντοπόρου ναυτιλίας.

Δέν μποροῦμε τέλος νά κλείσουμε αὐτή τήν περί σχολῶν παράγραφο, χωρίς να τονίσουμε τήν ἀνάγκη τῆς ὀρθολογικῆς — σέ θέση καί ἀριθμό — κατανομῆς τῶν ναυτικῶν σχολῶν στόν ἑλληνικό χῶρο. Γιατί θεωροῦμε βέβαιο ὅτι ἀπό τή θέση τῆς σχολῆς, παράλληλα μέ τούς ἄλλους ὑπηρετούμενους στόχους (ἐξυπηρέτηση ναυτοτόπων, προσέλκυση ἀπό μή ναυτικές περιοχές, οἰκονομική τόνωση, ἀποκεντρωτική πολιτική κ.λ.π.) ἐξαρτᾶται σέ πολύ μεγάλο βαθμό ἡ ἐπιτυχία τῆς λειτουργίας καί τῆς ἀπόδοσής της.

Πιό εὔκολο συγκριτικά εἶναι τό πρόβλημα τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος. Ὄχι μικρότερης σημασίας ἀλλά ἁπλούστερης ἐπίλυσης. Γιατί ἡ ἀδιάλειπτη ἐπαφή τοῦ ἐπιτελικοῦ κέντρου τοῦ Ὑπουργείου ἀφενός μέν μέ τήν καθημερινή πράξη πού ἐκφράζουν οἱ ὑπεύθυνοι τῶν σπουδῶν στίς σχολές, ἀφετέρου δέ μέ τίς ἐξελίξεις τῆς ναυτιλίας πού ἐκφράζουν οἱ ναυτιλιακοί παράγοντε, τοῦ παρέχει τή δυνατότητα νά παρακολουθεῖ τίς προόδους καί νά ἐξασφαλίζει, μέσω ἑνός καταλλήλου ὀργάνου, τή συνεχῆ προσαρμογή τῆς διδασκαλίας, τῶν μαθημάτων, τῆς ἐκπαιδευτικῆς ὕλης καί τοῦ προγράμματος σέ ὅλες τίς βαθμίδες τῆς ναυτεκπαιδευτικῆς κλίμακας ἀπό τίς βασικές σχολές μέχρι τό ἀνώτατο δίπλωμα. Ἐπ' αὐτοῦ δέν νομίζουμε πώς μπορεῖ νά ὑπάρχουν λόγοι διαφωνίας, ἀλλά οὔτε καί περιθώρια συγχωρητῆς ἀμελείας ἤ ἀδιαφορίας.

Δυσκολότερο ἀντιθέτως εἶναι τό πρόβλημα τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προσωπικοῦ. Τά κυρίως ναυτικά μαθήματα δέν ἀποτελοῦν ἀντικείμενο πανεπιστημιακῆς διδασκαλίας ὥστε νά προσφέρονται διαθέσιμοι καθηγητές αὐτοῦ τοῦ ἐπιπέδου, Γιά τό λόγο αὐτό, τούς ναυτικούς διδασκάλους, εἴτε μέ τή παλιά μορφή τῶν φροντιστῶν εἴτε μέ τήν τωρινή τῶν καθηγητῶν τῶν ναυτικῶν σχολῶν, προμήθευε ἀνέκαθεν τό ἴδιο τό ἐπάγγελμα καί μάλιστα κατά σειρά: Τό πολεμικό Ναυτικό, τό Ἐμπορικό Ναυτικό καί τό Λιμενικό Σῶμα, τά ὁποῖα κάλυπταν ἐπίσης μέ τήν «ὡρομίσθια» διδασκαλία καί τά δευτερεύοντα μαθήματα. Στό παλιό σύστημα τῶν φροντιστηρίων καί τῶν ἰδιωτικῶν σχολῶν, ἡ ἐπιλογή γινόταν αὐτόματα μέ τήν ἀνάδειξη καί τήν ἐπιβίωση τῶν ἱκανότερων καί καταλληλότερων. Ἀλλά ἐπρόκειτο γιά ἀριθμό πού ἀρκοῦσαν τά δάχτυλα τοῦ χεριοῦ μας. Σήμερα μέ τήν αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Σχολῶν, τή γεωγραφική κατασπρά τους καί τήν ὁλοκλήρωση τοῦ μετεκπαιδευτικοῦ συστήματος τῶν ΚΕΣΕΝ, ἀκόμα δέ καί μέ τή διεύρυνση τοῦ κύκλου τῶν ἐπαγγελματικῶν γνώσεων, τό πρόβλημα ἔχει λάβει ἐντελῶς νέα μορφή, ἀπαιτώντας ἕνα πλῆθος καθηγητῶν, διαθέσιμων ὄχι μόνο γιά τό Κέντρο ἀλλά καί γιά τήν ἐπαρχία, ἀπό τήν Ὕδρα ὡς τίς Οἰνοῦσσες καί ἀπό τό Ἡράκλειο ὡς τό Ἀργοστόλι.

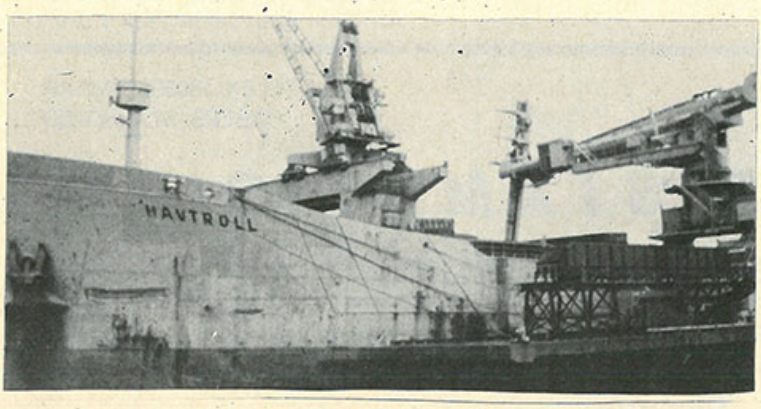
Κύρια πηγή παραμένει τό ἴδιο τό ἐπάγγελμα καί μάλιστα αὐστηρότερα τό Ἐμπορικό Ναυτικό, τοῦ ὁποίου τά στελέχη πού γιά πολλούς καί διάφορους λόγους ἀποφασίζουν νά ἀφήσουν προσωρινά ἤ ὁριστικά τή θάλασσα, προσλαμβάνονται μέ σύμβαση καί ἐπιδίδονται στή διδασκαλία. Πλεονέκτημα μέγα, ἡ κατά κανόνα εὐρύτατη ἐπιλογή. Μειονεκτήματα: ἡ προσωρινότητα καί τό ἀδοκίμαστο. Καθώς μάλιστα ἡ διδακτική ἀπόδοση ἀπαιτεῖ κάτι περισσότερο ἀπό τίς γνώσεις, τό δεύτερο αὐτό μειονέκτημα ἀποδεικνύεται πολλές φορές μοιραῖο. Τό εὐτύχημα εἶναι, ὅτι ἀφενός μέν ὑπάρχει πλούσια καί ἀξιόλογη προσφορά καί ἀφετέρου ὅτι ὑπάρχουν οἱ μέθοδοι γιά τήν ἀπάλυνση τῶν ἐλαττωμάτων. Ὁ καθορισμός τῶν ἑδρῶν, ἡ ἐξασφάλιση μονιμότητας, ἡ ἀξιοκρατική ἐπιλογή, ἡ δοκιμαστική πρόσληψη, ἡ παιδαγωγική ἐπιμόρφωση, ἡ ἀναγκαία μετεκπαίδευση καί ἄλλες παρεμφερεῖς μέθοδοι μποροῦν κάλλιστα νά ὁδηγήσουν στή συγκρότηση ἑνός μόνιμου ὑψηλῆς μόρφωσης καί ἱκανότητας καθηγητικοῦ ἐπιτελείου γιά τά κύρια ναυτικά μαθήματα καί τῶν τριῶν κλάδων, ἐνῶ ἡ κάλυψη τῶν δευτερευόντων μπορεῖ νά ἀντιμετωπισθεῖ σχετικῶς εὔκολα κατά τόπο καί κατά Σχολή.

Τελειώνοντας ἐκφράζουμε τήν ἐλπίδα ὅτι ὁ ἐντοπισμός τῶν ἀδυναμιῶν τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, τόν ὁποῖο ἐπιχειρήσαμε, δέν εἶναι βασικά λαθεμένος. Καί ἐπειδή σ' ἕνα τόσο γενικό ἄρθρο δέν εἶναι δυνατή ἡ ἀνάπτυξη τῶν ἐπί μέρους προτάσεων, μᾶς ἀρκεῖ πρός τό παρόν ἡ διαπίστωση ὅτι οἱ δυνατότητες τῆς βελτίωσης καί τῆς ἀναβάθμισης εἶναι καί προφανεῖς καί ὄχι ἰδιαίτερα δύσκολες.

ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

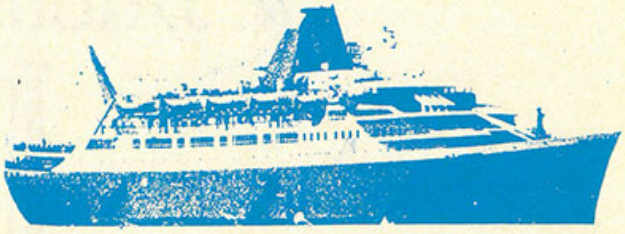
PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

80 Broad Street, Boston, Mass. 02110 Phone (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0656
also serving: Providence, R. I. Portsmouth, N. H. Portland, Me.



Ἡ φωτογραφία λέει... χίλια λόγια! Ἐμεῖς μόνο ὑπενθυμίζομε ὅτι τό «PARALIA» εἶναι τό ποιό ἐπιτυχημένο πρακτορεῖο τῆς Βοστώνης. Γι' αὐτό ἄλλωστε προτιμώμαστε ἀπό Owners καί Charterers σέ κάθε καινούργια βαπορίσια ἐπιχείρηση. Τό M/V HAVTROL τῆς BULKHANDLINGT ἦταν τό πρῶτο βαπόρι πού ξεφόρτωσε Κάρβουνο στό Portsmouth μέ σιλό

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΜΑΣ



cruise to the world's most beautiful and interesting areas with

EPIROTIKI LINES

Elegance at sea

The widest choice of distinguished

EPIROTIKI CRUISES

EPIROTIKI LINES

HEAD OFFICE: Akti Miaouli 87, Piraeus, Greece
Tel. 452 6641/9 — Telex: 21 2302 GR

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.
N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277.
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

BEN MARINE SUPPLIES

THE LEADER IN THE FOOD INDUSTRY
SPECIALIST IN GENERAL HARDWARE
DECK ENGINE CABIN STROES

BEN MARINE SUPPLIES
A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

A member of the QAF Group
230B Pandan Loop, Singapore 0512
Tel.: 7786655 - Telex: RS 22003, RS 5592o BENICC
Fax: 7772869

PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES

15-17, Hadjikyriakou Avenue
185 37 Piraeus
Tel: 4517554, 4514465
Tlx: 241288 I.M.S./211692 CONC
Fax: 4517145

BEN MARINE SUPPLIES
Member of

Singapore Association of Ship Suppliers

International Ship Suppliers Association

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

- Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας.
- Ἡ κατά σημαία δύναμη τῆς Ναυτιλίας
- Τό ὑπό ναυπήγηση ἑλληνόκτητο τοννάζ
- Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου
- Ἀνασκόπηση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀγοραπωλησιῶν τοῦ 1987
- Ἀνασκόπηση τῆς Παγκόσμιας Ναυτιλίας

η διεθνής ελληνική τράπεζα

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.
Με **550** καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ελληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.
Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των 145 χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.
Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην

Εθνική των 5 ηπείρων!

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

από το 1841 μέχρι το μέλλον

ΣΤΑΘΕΡΗ Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.534 ποντοπόρα πλοῖα 47.536.688 τον. γκρός

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΤΟ 46,13% ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Στό σύνολό της ἡ 'Ελληνόκτητη Ναυτιλία παρέμεινε κατά τό 1987 σέ σταθερά ἐπίπεδα σε ἀριθμό πλοίων (σημείωσε μικρή μόνο μείωση 12 μονάδων) ἡ χωρητικότητά της αὐξήθηκε κατά 2 ἑκατ. τον. γκρός περίπου. Αὐτό ὀφείλεται σέ αὐξημένες ἀγορές πλοίων μεγαλυτέρων μεγεθῶν, μειωμένες πωλήσεις και διαλύσεις, ἐναντι τῆς προηγουμένης περιόδου.

'Αντίθετα, ὁ ὑπό 'Ελληνική σημαία στόλος ὑπέστη νέα μείωση κατά 199 πλοῖα καί κατά 3,1 ἑκατομμύρια τον. γκρός περίπου σέ χωρητικότητα, κατά τή διάρκεια τοῦ ὑπό ἀνασκόπηση ἔτους.

Εἶναι χαρακτηριστικό ὅτι ἐνῶ μεταξύ τέλους τοῦ 1985 καί τέλους τοῦ 1987, ὁ ὑπό 'Ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 538 πλοῖα περίπου, τό σύνολο τῆς 'Ελληνόκτητης Ναυτιλίας μειώθηκε μόνο κατά 266 πλοῖα, ἐνῶ τό ἴδιο χρονικό διάστημα ἡ συνολική χωρητικότητα τοῦ 'Ελληνόκτητου στόλου αὐξήθηκε κατά 627.813 τον. γκρός καί ἐνδεχομένως περισσότερο δεδομένου ὅτι δέν ὑπῆρξε δυνατή ἡ καταγραφή ὅλων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων μέ ξένες σημαῖες.

'Υπενθυμίζουμε ὅτι ἀπό τό 1985 καθιερώθηκε μία καινοτομία στή στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας: 'Υπολογίζονται μόνο τά πλοῖα ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου (φορτηγά, μπάλκερς καί δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός καί παραλείπονται τά πλοῖα τῶν ἰδίων κατηγοριῶν 100 - 1.000 τον. γκρός καθώς καί τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπά ἀνεξαρτήτως χωρητικότητας.

'Η καινοτομία αὐτή κρίθηκε ἀναγκαία, πρῶτο, γιά νά ἀποφεύγονται οἱ συγχύσεις πού ἀναπόφευκτα προκαλεῖ ὁ συνυπολογισμός στή δύναμη τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν μικρῶν πλοίων καθώς καί τῶν πλοίων εἰδικῶν κατηγοριῶν ὅπως εἶναι τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπά πλοῖα (ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, ἁλιευτικά κλπ.) καί δεύτερο γιά νά γνωρίζουμε κάθε στιγμή τήν πορεία τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, ἡ ὁποία εἴτε τό θέλουμε, εἴτε ὄχι, πρέπει νά μᾶς ἐνδιαφέρει περισσότερο καί γιά εἰδικούς ἀλλά καί γιά γενικότερους λόγους, οἱ ὁποῖοι εἶναι γνωστοί στούς ἀναγνῶστες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καί γι' αὐτό δέν χρειάζεται νά ἀναλυθοῦν ἐκτενῶς τή στιγμή αὐτή. Κατά τήν στατιστική διακρίβωση τῶν μεγεθῶν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν μεταβολῶν πού ἐπῆλθαν κατά τήν διάρκεια τοῦ 1987 κατεβλήθη, ὅπως πάντοτε, ἡ ἴδια ἐπίμονη προσπάθεια. Δέν ἀποκρύπτουμε ὅμως ὅτι λόγω τῆς μυστικότητας πού ἐπικράτησε σέ πολλές περιπτώσεις ἀγορᾶς πλοίων τά ὁποῖα διατηρήθηκαν ὑπό τίς ξένες σημαῖες τίς ὁποῖες ἔφεραν καί ἀκόμη καί ὑπό τό αὐτό ὄνομα γιά νά ἀποφευχθοῦν δαπάνες πού θά μποροῦσαν νά ἀποφευχθοῦν, δέν ἀποκλείεται ἕνας ἀριθμός πλοίων νά μᾶς διαφεύγει.

Εἰδικότερα, κατά τό 1987 προστέθηκαν στόν ἑλληνόκτητο στόλο 15 νεότευκτα σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 330.305 τον. γκρός καί 290 πλοῖα «ἀπό δεύτερο χέρι» συνολικῆς χωρητικότητας 6.932.173 τον. γκρός.

Κατά τό ἴδιο ἔτος πουλήθηκαν σέ ἀλλοδαπούς 178 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 3.009.668 τον. γκρός, ὁδηγήθηκαν στά διαλυτήρια ἄλλα 131, συνολικῆς χωρητικότητας 2.295.814 τον. γκρός καί τέλος χαρακτηρίστηκαν ὁλικές ἀπώλειες 15 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 288.359 τον. γκρός.

'Από τό σύνολο τῶν 290 πλοίων πού ἀγοράσθηκαν τό 1987, μόνον τά 64 (ποσοστό 22%) γράφηκαν στό ἑλληνικό νηολόγιο, πέρυσι τό ἀντίστοιχο ποσοστό ἦταν 28,7%, τό 1985 ἦταν 32,5% καί τό 1984 50%. 'Από τά ὑπόλοιπα, 18 πλοῖα 762.278 τον. γκρός νηολογήθηκαν στή Λιβερία, 33 πλοῖα 665.590 τον. γκρός στόν Παναμᾶ, 153 πλοῖα 3.600.735 τον. γκρός προτίμησαν τό Κυπριακό νηολόγιο, 8 πλοῖα 129.063 τον. γκρός γράφηκαν στή Μάλτα, 8 πλοῖα 419.527 τον. γκρός στό νηολόγιο τῶν Μπαχάμας, 5 πλοῖα 19.679 τον. γκρός στό νηολόγιο τῆς 'Ονδούρας καί ἕνα φορτηγό χωρητικότητας 2.335 τον. γκρός στό νηολόγιο τῆς Κεϋλάνης.

'Από τίς μεταβολές πού σημειώθηκαν στή δύναμη τῶν ἄλλων σημαιῶν πού καλύπτουν κυρίως τά ἑλληνικά συμφέροντα ἀξίζει νά σημειωθεῖ ἡ μείωση πού ὑπέστησαν οἱ παραδοσιακές «σημαῖες εὐκαιρίας» πού χρησιμοποιοῦνται ἀπό τήν 'Ελληνική Ναυτιλία.

Ἔτσι ἡ Λιβερία ἔχασε 6 πλοῖα καί 376.391 τον. γκρός καί ὁ Παναμᾶς 15 πλοῖα καί 163.096 τον. γκρός. 'Αντίθετα, οἱ «μικρές» σημαῖες παρουσίασαν σταθερή εἰσροή ἑλληνόκτητων πλοίων ('Ονδούρα 4, Μπαχάμας 19 πλοῖα, Μάλτα 13 πλοῖα, Κεϋλάνη 4 πλοῖα) ἐνῶ συνεχίζεται ἡ δυναμική παρουσία τοῦ Κυπριακοῦ νηολογίου πού αὔξησε τήν ἑλληνόκτητη δύναμή του κατά 170 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 3.725.277 τον. γκρός. Τό Κυπριακό νηολόγιο μέ συνολική ἑλληνόκτητη χωρητικότητα 11.798.506 τον. γκρός (ποσοστό 25% τῆς συνολικῆς ἑλληνόκτητης χωρητικότητας) ἀναδεικνύεται σέ σοβαρό ἀνταγωνιστή τῶν ἄλλων σημαιῶν εὐκαιρίας καί σέ ἐπιτυχημένο διεκδικητή τῶν πλοίων πού μέχρι τώρα ὑπέστειλαν ἤ ἐξακολουθοῦν νά ὑποστέλλουν τήν 'Ελληνική σημαία.

'Η δύναμη τοῦ ὑπό τήν κυανόλευκο στόλου μειώθηκε τό δωδεκάμηνο πού πέρασε κατά 199 πλοῖα καί 3.176.630 τον. γκρός, οἱ ἀπώλειες δηλαδή ἦταν μικρότερες ἀπό αὐτές τοῦ 1986 (— 339 πλοῖα, 3.582.040 τον. γκρός) καί τοῦ 1985 (— 369 πλοῖα, 4.846.075 τον. γκρός).

'Ο ὑπό 'Ελληνική σημαία στόλος (πλοῖα ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός) περιελάμβανε στά τέλη Δεκεμβρίου 1.010 σκάφη, φορτηγά καί δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητας 21.006.751 τον. γκρός.

Μετά τίς μεταβολές πού ἐπῆλθαν στή διάρκεια τοῦ 1987 ἡ δύναμη τῆς 'Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (ὑπολογιζομένων μόνον τῶν πλοίων ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός) ἀνέρχεται σέ 2.534 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 47.536.688 τον. γκρός.

'Η λεπτομερέστερη ἀνάλυση τῶν μεταβολῶν πού ἐπῆλθαν στή διάρκεια τοῦ 1987 ἔχει ὡς ἑξῆς:

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Σέ 15 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 330.305 τον. γκρός, ἀνῆλθαν τά νεότευκτα σκάφη (πού παραδόθηκαν στούς πλοιοκτῆτες κατά τό 1987) ἔναντι 15 σκαφῶν, 319.375 τον. γκρός τό 1986, 34 σκαφῶν, 781.354 τον. γκρός τό 1985, 43 σκαφῶν 942.672 τον. γκρός το 1984, 54 σκαφῶν, 1.320.671 τον. γκρός τό 1983, 43 σκαφῶν 977.815 τον. γκρός τό 1982, 48 σκαφῶν, 955.325 τον. γκρός τό 1981 καί 28 σκαφῶν, 524.214 τον. γκρός τό 1980.

Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί γιά τά ἔτη 1979, 1978 καί 1977 ἦταν 30 σκάφη 641.429 τον. γκρός, 56 σκάφη 756.030 τον. γκρός καί 151 σκάφη 2.397.118 τον. γκρός.

Παρατηρήθηκε δηλαδή σταθερότητα στόν ἀριθμό τῶν σκαφῶν πού παραδόθηκαν ἀπό τά ναυπηγεῖα κατά το 1987 μέ παράλληλη μικρή αὔξηση τῆς χωρητικότητας κατά 10.930 τον. γκρός. Ἀπό τά σκάφη αὐτά 4 πλοῖα, 106.171 τον. γκρός ἦταν μπάλκ κάρριερς, 3 σκάφη, 31.522 τον. γκρός ἦταν φορτηγά καί 8 σκάφη 192.612 τον. γκρός ἦταν δεξαμενόπλοια. Τά μισά ἀπό αὐτά τά σκάφη ἐγγράφηκαν στό Ἑλληνικό νηολόγιο, συγκεκριμένα ποσοστό 40%. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί γιατά ἔτη 1986, 1985, 1984, 1983, 1982, 1981 καί 1980 ἦταν 86,87%, 100%, 95%, 83,3%, 79,8%, 84,7% καί 94,6%.

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2	61.817	1	10.500	3	67.612
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	4	100.000
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	—	—	1	25.000
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	2	44.354	—	—	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	—	—	2	21.022	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	4	106.171	3	31.522	8	192.612

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τά ἀγορασθέντα ἀπό τήν ἀλλοδαπή μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκάρριερς, φορτηγά καί δεξαμενόπλοια ἀνῆλθαν σέ 290, συνολικῆς χωρητικότητας 6.932.173 τον. γκρός. Τό χρονικό διάστημα δηλαδή πού ἐξετάζουμε παρατηρήθηκε αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν σκαφῶν που ἀγοράσθηκαν ἀπό Ἕλληνες καί παράλληλα ἡ συνολική ἀγορασθεῖσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 1.649.615 τον. γκρός. Οἱ ἀγορές τῶν μπάλκ κάρριερς παρέμειναν σταθερές (137 τό 1987, ἔναντι 138 τό 1986, 114 τό 1985 καί 131 τό 1984), ἐνῶ αὐτές τῶν φορτηγῶν παρουσίασαν σημαντική αὔξηση (106 τό 1987, ἔναντι 60 τό 1986, 64 τό 1985 καί 135 τό 1984). Σημαντική μείωση ἐπίσης σημειώθηκε καί στίς ἀγορές τῶν δεξαμενοπλοίων (47 τό 1987, 77 τό 1986, 76 τό 1985 καί 56 τό 1984).

Ἡ κατανομή τῶν ἀγορασθέντων σκαφῶν κατ' εἶδος καί σημαῖες ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	24	815.205	26	172.059	14	345.702
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	12	469.372	2	17.756	4	275.150
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	17	482.702	12	86.659	4	96.229
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	80	1.850.050	54	479.542	19	1.271.143
ΜΑΛΤΑΣ	2	37.236	3	9.225	3	82.602
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	2	77.409	3	27.590	3	314.528
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	5	19.679	—	—
ΚΕΪΛΑΝΗΣ	—	—	1	2.335	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	137	3.731.974	106	814.845	47	2.385.354

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα σέ ἀλλοδαπούς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, σκάφη ἀνῆλθαν σέ 178, συνολικῆς χωρητικότητας 3.009.668 τον. γκρός. Παρατηρήθηκε δηλαδή μείωση καί στόν ἀριθμό τῶν πωληθέντων πλοίων (287 τό 1986, 276 τό 1985) καί στήν χωρητικότητα (4.584.104 τον. γκρός τό 1986, 4.570.356 τον. γκρός τό 1985).

Ἡ κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαῖες ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	34	675.907	54	369.135	19	883.285
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	9	155.991	3	19.232	5	137.497
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	11	253.554	13	94.476	2	24.700
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	7	144.733	12	65.021	3	109.598
ΜΑΛΤΑ	1	43.598	2	5.420	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	—	—	1	9.985	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	1	15.625	—	—	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	1	1.911	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	63	1.289.408	86	565.180	29	1.155.080

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Νέα μείωση παρουσίασαν οἱ διαλύσεις κατά τό 1987. Τά σκάφη πού ἐπωλήθησαν πρός διάλυση ἀνῆλθαν σέ 131, συνολικῆς χωρητικότητας 2.295.814 τον. γκρός ἔναντι 264, συνολικῆς χωρητικότητας 5.239.074 τό 1986. Ἡ κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαία ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	22	444.709	32	213.504	8	352.806
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	4	83.261	—	—	1	71.491
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	6	127.808	7	46.142	5	183.777
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	14	208.723	13	107.169	4	273.931
ΜΑΛΤΑ	3	47.572	7	44.842	1	41.195
ΑΓΓΛΙΚΗ	1	17.656	—	—	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	1	15.668	—	—	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	2	15.560	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	51	945.397	61	427.217	19	923.200

Ἡ πορεία τῶν διαλύσεων ἀπό τό 1970 καί ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

Ἔτος	1970..	διελύθησαν	33	σκάφη	543.499	τ.γκρός
»	1971..	»	105	»	688.406	»
»	1972..	»	125	»	923.768	»
»	1973..	»	112	»	734.820	»
»	1974..	»	112	»	845.532	»
»	1975..	»	107	»	1.515.179	»
»	1976..	»	114	»	2.042.554	
»	1977..	»	136	»	2.047.458	»
»	1978..	»	212	»	3.196.860	»
»	1979..	»	215	»	2.187.353	»
»	1980..	»	154	»	1.922.029	»
»	1981..	»	126	»	2.247.09	»
»	1982..	»	185	»	3.878.658	»
»	1983..	»	149	»	3.544.406	»
»	1984..	»	199	»	4.208.429	»
»	1985..	»	286	»	6.133.358	»
»	1986..	»	264	»	5.239.074	»
»	1987..	»	131	»	2.295.814	»

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Κατά τό ὑπό ἐξέταση διάστημα τά σκάφη πού διεγράφησαν ἀπό τή δύναμη τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας λόγω βύθισης ἢ ὁλικῆς ἀπώλειας ἀνῆλθαν σέ 15 συνολικῆς χωρητικότητας 288.359 τον. γκρός. Παρουσιάζεται δηλαδή σημαντική μείωση ἔναντι τῶν ἀπωλεσθέντων σκαφῶν τοῦ 1986 (26 σκάφη, 808.134 τον. γκρός) καί τοῦ 1985 (21 σκάφη, 311.336 τον. γκρός). Ἡ κατανομή τῶν ἀπωλεσθέντων κατ' εἶδος καί σημαία ἀκολουθεῖ:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2	116.218	3	11.657	1	2.895

ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	1	3.957	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	6	37.181	1	115.042
ΜΑΛΤΑΣ	—	—	1	1.409	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	2	116.218	11	54.204	2	117.937

Ἡ πορεία τῶν ἀπολεσθέντων ἀπό διάφορα ἀτυχήματα σκαφῶν, ἀπό τό 1970 καί ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

Ἔτος	1970.....	σκάφη	33	τον.γκρός	181.990
»	1971.....	»	40	»	234.228
»	1972.....	»	35	»	316.512
»	1973.....	»	32	»	230.440
»	1974.....	»	28	»	160.661
»	1975.....	»	23	»	236.473
»	1976.....	»	35	»	417.039
»	1977.....	»	32	»	242.584
»	1978.....	»	80	»	729.322
»	1979.....	»	56	»	713.533
»	1980.....	»	33	»	339.744
»	1981.....	»	52	»	417.472
»	1982.....	»	59	»	449.153
»	1983.....	»	39	»	424.472
»	1984.....	»	20	»	228.833
»	1985.....	»	21	»	311.336
»	1986.....	»	26	»	808.134
»	1987.....	»	15	»	288.359

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οἱ αὐξομειώσεις ἐξ ἄλλου κατά σημαῖες κατά τό λῆξαν ἔτος ἐν συγκρίσει μέ τό 1986, στήν ἑλληνόκτητη δύναμη ἐμφανίζονται στόν κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1987 ΕΝΑΝΤΙ 1986 ΠΛΟΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	- 199	- 3.176.630
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	- 6	+ 376.391
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	- 15	+ 163.096
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	+ 170	+ 3.725.277
ΜΑΛΤΑΣ	+ 13	+ 149.058
ΑΓΓΛΙΚΗ	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	+ 19	+ 676.259
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	—	+ 52.976
ΛΙΒΑΝΟΥ	- 2	- 31.293
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	+ 4	+ 29.586
ΚΕΪΫΛΑΝΗΣ	+ 4	+ 17.620
ΜΑΛΝΤΙΒΩΝ	—	—
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	-12	+ 1.92.340

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Ἡ χωρητικότητα καί ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων, τῶν 13 σημαιῶν στό τέλος τοῦ 1987:

Σημαία	Ἀριθμός Πλοίων	Τον. Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1.010	21.006.751
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	195	7.778.311
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	400	4.707.433
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	783	11.798.506
ΜΑΛΤΑΣ	60	508.329
ΑΓΓΛΙΚΗ	7	112.208
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	29	1.037.569
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	9	196.660
ΛΙΒΑΝΟΥ	15	212.609
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	16	86.663
ΚΕΪΫΛΑΝΗΣ	5	35.019
ΜΑΛΝΤΙΒΩΝ	2	4.323
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	3	52.307
ΣΥΝΟΛΟ	2.534	47.546.688

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Τό 46,13% τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας, ὑπό τίς σημαῖες τίς ὁποῖες ἀνασκοποῦμε καλύπτει ἡ κυανόλευκος. Ἡ συμμετοχή τῶν ὑπολοίπων σημαιῶν εἶναι 17,08% γιά τή Λιβεριανή, 10,33% γιά τήν Παναμαϊκή, 25,90% γιά τήν Κυπριακή, 1,11% τῆς Μάλτας, τῶν Μπαχάμας 2,27%, τοῦ Λιβάνου 0,46%, τῶν Φιλιππίνων 0,43% ἐνῶ τῶν ὑπολοίπων κυμαίνεται σέ ἀκόμη χαμηλότερα ἐπίπεδα (κάτω τοῦ 0,2%). Τά ποσοστά αὐτά ἀναφέρονται σέ ποντοπόρα πλοῖα, ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός.

Ἀναλυτικώτερα οἱ μεταβολές στήν κυανόλευκο ἔχουν ὡς κατωτέρω:

Ἐνεγράφησαν κατά τό ὑπό ἀνασκόπηση ἔτος 185 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 3.251.766 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	2	τ.γκρός	61.817
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	29	»	904.306
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	45	»	798.332
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	41.872
Φορτηγά νεότευκτα	1	»	10.500
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-86	24	»	195.330
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	51	»	273.756
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	10	»	53.348
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	3	»	67.612
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-86	6	»	249.685
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	18	»	554.737
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	5	»	40.471
Σύνολο σκάφη	185		3.251.766

Διεγράφησαν ἐξάλλου κατά τό αὐτό χρονικό διάστημα 384 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 6.428.396 τον. γκρός μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	57	τ.γκρός	1.251.549
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	106	»	2.127.993
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	13	»	278.276
Φορτηγά νεότευκτα	1	»	10.500
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-86	34	»	353.318
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	85	»	675.774
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	50	»	253.673
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-86	7	»	420.973
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	21	»	1.010.863
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	10	»	45.477
Σύνολο σκάφη	384		6.428.396

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν στό ἑλληνικό νηολόγιο:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀντζέλικ Πάουερ	25.169	ὑπό ναυπήγηση
Ἄρτεμις	36.648	ὑπό ναυπήγηση
Σκάφη 2	61.817	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀτλάντικ Σέϊλορ	37.456	πρ. «Santa Silvia»
Μαρία	29.761	πρ. «Great Acclaim»
Στένα Τράστ	32.292	πρ. «Ράϊνα»
Φάδερ	17.323	παρέμεινε στή δύναμη
Ἀρκαδία	20.494	πρ. «Ὄσεαν Γουίντ»
Νεφέλη	39.773	πρ. «Eagle»
Θαλασσινή Δόξα	25.063	πρ. «Carol»/«Γαρουφαλιά»
Πετρόπολις	31.368	πρ. «Temble Bay»
Λέων	11.049	πρ. «Φανή Ἄννα»
Ντόβερ	13.598	πρ. «Πόρος»
Ὀλύμπικ Λίμπερτυ	14.644	ὑπέστ. Παναμαϊκή
Ὀλύμπικ Μίρακλ	17.879	ὑπέστ. Παναμαϊκή
Φόρουμ Βίκτορυ	35.713	πρ. «Ken Victory»
Ἄναγγελ Ἐξπρές	29.487	πρ. «Oak Sun»
Ἀστερίξ	34.447	ὑπέσ. σημ. Μπαχάμας
Ὀλύμπικ Πρόμις	14.644	ὑπέστ. παναμαϊκή
Στάμος	35.835	ὑπέστ. λιβεριανή
Κάβο σίερο	15.967	πρ. «Ἄϊλαντ Στάρ»
Ντέβον	10.076	πρ. «Πύλος»
Ὀλύμπικ Λήντερ	14.722	ὑπέστ. παναμαϊκή
Φόρουμ Ἄϊλαντ	18.933	πρ. «Daei Maru»
Μαχαρανή	15.688	πρ. «Κλαίρη Α. Τσαβλίρη»
Εἰρήνη Λ	90.747	πρ. «Taifung»
Ἥφαιστος	45.025	πρ. «Κόνκαρ Ἥφαιστος»
Ἰλάγκα	15.688	πρ. «Ἀ. Γ. Τσαβλίρης»
Κάβο Ἀλέξανδρος	16.267	πρ. «Amy»
Πάνκαρ Θεόδωρος	82.207	πρ. «Κόνκαρ Θεόδωρος»
Παντελῆς Α. Λαιμός	76.545	πρ. «Iberita»
Λίκα	61.615	πρ. «Nortrnas Elma»
Σκάφη 29	904.306	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φλάγκ Ἀντριέν	11.384	ὑπέστ. παναμαϊκή
Ἅγιος Μακάριος	25.003	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μιλενάκι	15.345	ὑπέστ. σημ. Μάλτας
Ρούμπυ Στάρ	13.633	πρ. «Ἀτρεύς»
Ἀλκμήνη	27.018	πρ. «Ἅτπορτ»
Ἑλλάς ἰν Ἐτέρνιτυ	18.734	παρέμεινε στή δύναμη
Τζίμιλτα	16.275	πρ. «Ναυτίλος»
Φλάγκ Μαρίνα	20.513	ὑπέστ. παναμαϊκή
Γκόλντεν Χάρβεστ	13.172	πρ. «Ἀκάδημος»
Ζίμ Καοσιούγκ	15.952	πρ. «Κάρμεν Σερένα»
Καπετάν Λευτέρης	25.120	πρ. «Μάνιξ ΙΙ»
Μαρίνα	19.024	ὑπέστειλε κυπριακή
Ἀλεξάντερ Τζούνιορ	16.048	πρ. «Ἀλεξία»
Γκούντ Φαίηθ	15.646	πρ. «Finntimber»
Εὐαγγελία Πετράκη	18.892	πρ. «Στάρ Πούκου»
Ἰόνιαν Ἔμπρες	14.569	πρ. «Εὔη Λ.»
Κέϊπ Σάν	62.311	Πρ. «Kohwa Maru»

Γιά τήν ἐξυπηρέτησή σας στήν **ΒΡΑΖΙΛΙΑ**

APOLLON AGENCIA MARITIMA

YOUR PROTECTING AGENTS AND BUNKERS

OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

CAPT. G. PERIVOLARIS

Main office:

SANTOS: RUA JOSE RICARDO 29. P.O.B. 264 SANTOS SP

TEL: 326643 - 346041 - 331822 AOH: 682453 — TELEX: 131224 APMA FAX 132-321890

BRANCH OFFICES

RECIFE PERNABUCO:
AV. MARQUES DE OLINDA 85.
TEL: 2247956 - 2246938 TELEX: 812352 APMA

SAO SEBASTIAO S.P.
RUA DUQUE DE CAXIAS 465.
TEL: 521159 TELEX: 124753 APMA

VITORIA, ESPIRITO SANTO
RUA WILSON DE FREITAS 195.
TEL: 2224841 TELEX: 272838 APMA

SAO LUIS, MARANHAO
AVE. GETULIO VARGAS 2670
Tel: 2222069 - Tlx: 982712 APMA

RIO DE JANEIRO R.J
RUA VISCONDE DE INHAUMA 50.
TEL: 2331719 - 2538565 TELEX: 2134739 APMA

RIO GRANDE DO SUL:
RUA GEN. VITORINO 185.
TEL: 326044 - 3226657 TELEX: 532352 ARMA

PARANAGUA, PARANA
AV. GABRIEL DE LARA 651.
TEL: 4222085 - 4222167 TELEX: 414253 APMA

PIRAEUS OFFICE
P.O.B. 80366 Piraeus 185 10
Tel.: 4534542 - Telex: 21 2420 OLYM.

AASL

ANANGEL - AMERICAN SHIPHOLDINGS LIMITED

INCORPORATED IN THE CAYMAN ISLANDS

*

Service Company:

ANANGEL SHIPPING ENTEPRISES, S.A.

25, Akti Miaouli, GR — 185 35 Piraeus
P.O. Box 80004 — GR—185 10 Piraeus · Greece
Phone: 4112510 · 19 — Tlxs: 21 2567 · 21 3037 · 24 1162
Cable Address: Anangelship Piraeus

London Office:

AGELEF SHIPPING CO. (LONDON) LTD.

3rd floor, Artillery House · Artillery Row
London SW1P 1 RY · England
Phone: London 7991474
Telex: London 886795
Cable address: Adelfotis London WC1

Φόρτσιουν	17.918	πρ. «Pacific Faith»
Χαρίκλεια	33.267	πρ. «Mare Nordico»
Ἰόνιαν Κίγκ	16.227	πρ. «Ἀρμενιστής»
Κουκαμπούρα	40.720	πρ. «Cassiopeia»
Κριός	11.101	πρ. «Scan Venture»
Λένα Π	36.330	πρ. «Alegro I»
Μακσπήντ	11.700	πρ. «Μενέλαος»
Μακστόρμ	11.700	πρ. «Μιχάλης»
Φαννή - Ἄννα	15.162	πρ. «Great City»
Νικόλαος Α	16.112	πρ. «Ἀστερίων»
Παρθενών	33.991	πρ. «General Guisan»
Στέλλα	13.036	πρ. «Transocean Pioneer»
Γκόλντεν Χάρβεστ	13.179	ὑπέστειλε κυπριακή
Ρένεσι	11.716	πρ. «Palmyna»
Ἀργώ Γιούνιον	31.279	πρ. «Massimiliano F.»
Πάνκαρ Ἰντόμπιταμπ	39.219	πρ. «Κόνκαρ Ἰντόμπιταμπλ»
Πάνκαρ Ρέζολιουτ	24.693	πρ. «Κόνκαρ Ρεζόλιουτ»
Μάουντ Ἄθως	72.343	πρ. «Μαρινίκη»
Σκάφη 35	798.332	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἑόλη	41.872	πρ. «Θεόληπτος»
Σκάφος 1	41.872	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέϊπ Ρέϊς	10.500	ναυπηγ. Τόκυο
Σκάφος 1	10.500	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλέξανδρος ΙΙ	1.598	πρ. «Lift On»
Ἀλέξανδρος ΙΙΙ	1.584	πρ. «Lift Off»
Ἀλίας	4.180	πρ. «Yuksel Guler»
Νατάσσα 1	9.773	πρ. «Σάντο Πάϊονηρ»
Γιούνιον Ντούνεντιν	6.300	ἀγορά ἀπό Ἄγγλους
Χόεγκχ Ἀμαλία	14.103	πρ. «Ἀμαλία»
Ἄλς Στρένγκθ	12.963	πρ. «Κρήτη Ἄμπερ»
Λητώ	11.264	πρ. «Σάν Νικόλας»
Πρόγκρες Ἀτλάντικ	6.300	πρ. «Γιούνιον Ντούνεντιν»
Παντελῆς Καλλίκης	11.961	πρ. «Green Forest»
Σίλβερ Χάππινες	13.911	πρ. «Ἄλς Τράστ»
Ρέα Στάρ	1.573	πρ. «Ἅγ. Σπυρίδωνας»
Φλώρα	8.831	πρ. «Meredith E.»
Ἄννα Α	12.214	πρ. «Dacebank»
Πελφλάϊερ	2.477	πρ. «Ibafon Flyer»
Ρηλάϊαντ	9.774	ναυπηγήθηκε Ἰαπωνία
Ἔναρξις	3.343	πρ. «Bandama»
Ἀτλάντικ Κουήν	10.350	ὑπέστειλε κυπριακή
Βιβή Μ	1.600	πρ. «Gaasterland»
Π.Σ. Παληός	16.505	πρ. «Artois»
Πύργος	1.592	πρ. «Markinch»
Ἄννα Λ	12.214	πρ. «Ἄννα Α.»
Ἔναρξις	11.083	ὑπέστειλε κυπριακή
Στέφανος	9.837	πρ. «Iligan»
Σκάφη 24	195.330	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἁγία Εὐθυμία	9.099	πρ. «Ἀθέρας»
Νορέζια Κάρστεν	14.212	πρ. «Isar Express»
Ἄτρωτος	9.247	πρ. «Βαρδιάνοι»
Καρμενσίτα	6.900	πρ. «Cartago»
Λάρα Σ	9.206	πρ. «Κάρντιφ»
Νῆσος Πάρος	6.737	πρ.«Nordland V»
Ἅγιος Γεράσιμος	8.978	πρ. «Ἀνδρεῖος»/πρ. «Μύρτος»
Ζίμ Σίδνεϋ	13.098	πρ. Βίλλ ντέ Μυστρά
Μίνι Σάκουρα	1.580	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λούναρ	1.592	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λύμφ	1.587	ὑπέστελ. παναμαϊκή
Μίνι Λῶ	1.594	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λόρυ	1.598	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λότ	1.584	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λότζικ	1.587	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λίντ	1.592	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λένς	1.557	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λή	1.557	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λήγκ	1.592	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λήτζεντ	1.588	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λατρία	1.591	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λάντ	1.592	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λάντερν	1.566	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λάμα	1.591	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λάϊτ	1.585	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λάϊνερ	1.598	ὑπέστ. παναμαϊκή
Μίνι Λάϊον	1.585	ὑπέστ. παναμαϊκή
Ρέα Σάν	1.999	πρ. «Παῦλος ΧΙΙ»
Κάρμεν Μάρε	13.017	πρ. Βίλλ ντέ Ζενίθ
Κίμωλος ΙΙ	2.963	πρ. «Baronga»
Μάουντ Πάρνης	1.262	πρ. «Hadjuszoboszlo»
Κάμρεν Ἄλβα	14.212	πρ. «Νορέζια Κάρστεν»
Πρωτοπόρος	3.166	πρ. «Κέϊπ Ἔβρος»
Φαίδρα	12.519	πρ. «Robin Hood»
Ἀπολλωνία ΧΙΙ	1.506	πρ. «Φαίδρα»
Ὀλυμπία	3.400	πρ. «Chantily»
Πελτέϊνερ	1.586	ὑπέστειλε κυπριακή
Κράφτσμαν	10.063	πρ. «Φόρουμ Κράφτσμαν»
Νινή	16.629	πρ. «Ἀναστάσιος»
Κέα Ρῆφερ	4.787	ὑπέστ. λιβεριανή
Πόπη	5.084	πρ. «Papua»
Ρέντγουντ	3.999	πρ. «Ρέντ Στόουν»
Ἀθῆναι	9.443	πρ. «Κίναρος»
Ἰθάκα Ρῆφερ	6.631	πρ. «Smara»
Παναγία Σπηλιανή	4.995	πρ. «Ἀράμπιαν Σάν»
Μακεδονία	1.506	πρ. «Rose Schiaffino»
Μαρακάϊμπο Ρῆφερ	9.504	πρ. «Μακεδόνιαν Ρῆφερ»
Ἀλεξάνδρα	10.058	πρ. «Τζώρτζια Τ.»
Ζίμ Μέλμπουρν	15.455	πρ. «Sines»
Σενίκολι Σιέρρα	9.619	πρ. «Polnord»
Τρανσκοντέϊνερ 1	2.760	ὑπέστειλε Ὀνδουριανή
Σκάφη 51	273.756	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φενίσιαν Φλάγκ	2.174	ὑπέστ. παναμαϊκή
Ἀγγελική Σ	10.750	παρέμεινε στή δύναμη
Πήγασος Στάρ	3.830	πρ. «Ἰόνιαν Γκραίης»
Μπραζίλιαν Στάρ	5.060	πρ. «Ἄφρικα»
Μαρία Μ	5.807	πρ. Σελέστιαλ Ι.
Ἀμέρικα ΧΙΙΙ	4.986	ὑπέστ. παναμαϊκή

Ρῆφερ Τοῦρμπο	8.021	ὑπέστ. παναμαικη
Ἔμα	4.986	πρ. «Ἀμέρικα XIII»
Θεοσκέπαστη	3.749	πρ. «Isla de Coche»
Ρέγκιουλους Στάρ	3.985	πρ. «Ἰόνιαν Σπίριτ»
Σκάφη 10	53.348	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλκυονίς	17.612	ναυπ. Καβαχίρι
Φερτίλιτυ Λ.	25.000	ναυπηγ. Οὐλσάν
Φρατέρνιτυ Λ.	25.000	ναυπηγ. Οὐλσάν
Σκάφη 3	67.612	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀναγγελ Γκρέητνες	41.390	πρ. «Caddie»
Παράπολα	17.800	ναυπηγ. Καβαχίρι
Πάρης ΙΙ	42.236	πρ. «Viking Hawk»
Μιχαήλ	51.977	πρ. «Ντόρις»
Ἔλλεσποντ Τατίνα	47.344	ὑπέστ. σ. Μπαχάμας
Φρέντσιπ	48.938	πρ. «Brazilian Friendship»
Σκάφη 6	249.685	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιαγιαμαρία	16.489	ὑπέστειλε κυπριακή
Ὄραμα	20.768	ὑπέστειλε κυπριακή
Πανόραμα	20.784	ὑπέστειλε κυπριακή
Σηγκλόρυ	17.724	πρ. «Procrest»
Πάτμος	3.585	πρ. «Bun Mi»
Καλυψώ	35.450	ὑπέστειλε κυπριακή
Βιολάντα	72.614	πρ. «Jorgen J. Lorentzen»
Ἀσφαλντ Τσάμπιον	18.309	πρ. «O.T. Garth»
Λέοντας	52.830	ὑπέστειλε κυπριακή
Σηγκλόρυ	17.724	πρ. «Σῆ Γκλόρυ»
Εἰρήνη	69.911	πρ. «Glendale»
Ἰνώ	1.599	πρ. «Borea»
Ἔθνικ	125.947	παρέμεινε στή δύναμη
Ντῶφιν	999	πρ. «Oakwell»
Ποσειδών	16.847	ὑπέστειλε λιβεριανή
Ἰωάννα	1.110	πρ. «Eastern Star»
Κουήν Εὔη	54.761	ὑπέστειλε κυπριαή
Λέων	7.286	πρ. «Northern Shell»
Σκάφη 18	554.737	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βιτόρια	9.116	ὑπέστ. παναμαϊκή
Τζέτ VII	1.389	πρ. «Μπλού Ἄϊς»
Γκέϊλ	2.201	πρ. «Arize»
Τζέτ ΙΙ	1.591	πρ. «Κίσσαμος»
Θεομάνα	26.174	πρ. «Λυδία Π.»
Σκάφη 5	40.471	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Φόρτσιουν	13.027	ὔψωσε παναμαϊκή
Θαλασσινή Αὐγή	14.052	ἐπωλήθη Τζιμπουτί
Γκόλντεν Τέννυο	14.531	ὔψωσε παναμαϊκή
Μαρία Σιτινά	18.604	ὔψωσε κυπριακή
Ράϊνα	32.247	μετ. «Στένα Τράστ» (ε)
Φάλκον	13.889	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάπταιν Σαράντης	20.781	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάπταιν Σταμάτης	32.241	μετ. Στένα Φορτούνα» (Φιλ.)
Κυριακή	38.000	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γαρουφαλιά	23.450	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Δημήτρης Ε.	13.958	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἐγνουσσιώτης	18.080	μετ. «Ὄνυξ» (π.)
Παντοκράτωρ	30.636	ὔψωσε σ. Μπαχάμας
Πετρόπολις	15.552	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σπαρτό	30.834	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τάρπον Σάν	15.400	ὔψωσε κυπριακή
Τζώρτζ	13.889	μετ. «Ἀμεθυστ» (κ.)
Ἄλφα Ἄτλας	19.500	διαγράφεται
Ἐλπίς	35.561	ὔψωσε λιβεριανή
Καπετάνισσα	32.600	σημαία Μπαχάμας
Κόνκαρ Δωρίς	16.000	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κόνκαρ Νηρεύς	16.000	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τάρπον Στάρ	15.369	ὔψωσε κυπριακή
Γκόλντεν Κόνδωρ	24.843	ὔψωσε παναμαϊκή
Γκόλντεν Παναγιά	13.027	ὔψωσε παναμαϊκή
Γκόλντεν Πρίνς	19.500	ὔψωσε παναμαϊκή
Γκόλντεν Σιμίζου	13.027	ὔψωσε παναμαϊκή
Γκόλντεν Φάλκον	25.200	μετ. «Γκόλντεν Φάλκον 1» (π.)
Γκόλντεν Χόουπ	14.531	μετ. «Γκόλντεν Χόουπ 1» (π.)
Κόνκαρ Θέτις	16.000	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κόνκαρ Ποσειδών	16.000	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαρούλα	32.300	μετ. «Ἀργολίς» (λ.)
Πόρος	13.598	μετ. «Ντόβερ» (ε.)
Τζάκυ	35.209	μετ. «Ἀλφιός» (λ.)
Φανή Ἄννα	11.049	μετ. «Λέων» (ε.)
Ἀντιγόνη	23.149	μετ. «Ἀντιγόνη Σ.Β.»
Δημήτρης	25.076	μετ. «Θαλασ. Ἀξία» (κ.)
Κ.Ζ. Μίχαλος	16.023	μετ. «Γιάκι» (κ.)
Ὄσεαν Κίγκ	20.487	μετ. «Στάρ Κίγκ (κ.)
Παρακοπή	16.380	ὔψωσε κυπριακή
Σαντορίνη	13.646	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄϊλαντ Στάρ	15.947	μετ. «Κάβο Σίδερο» (ε.)
Βάρη	22.474	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Θαλασσινή Δόξα	25.063	ὔψωσε κυπριακή
Μοντόμπα	18.011	μετ. «Πρωτόκλιτος ΙΙΙ»
Παράβαλος	30.851	ὁλική ἀπώλεια
Πύλος	13.800	μετ. «Ντέβον» (ε.)
Σύρα	16.380	ἐπωλήθη
Κλαίρη Α. Τσαβλίρη	17.300	μετ. «Μαχαρανή» (ε)
Πίνδος	15.825	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σῆ Γιούνιον	21.427	ἐπωλήθη Ἰνδία
Ἀλέξ. Γ. Τσαβλίρης	15.688	μετ. «Ἰλάγκα» (ε.)
Θεόφιλος Ι. Βάτης	16.380	ἐπωλήθη Κύπρο
Κόνκαρ Ἥφαιστος	45.025	μετ. «Ἥφαιστος» (ε.)
Κόνκαρ Θεόδωρος	82.207	μετ. «Πάνκαρ Θεόδωρος» (ε.)
Ἔλλεσποντ Μάϊνερ	36.237	μετ. «Νούρα» (π.)
Μαχαρανή	15.688	μετ. «Σῆ Σόνετ» (κ.)
Σκάφη 57	1.251.549	

el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS • CREWING AGENTS
SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

el greco
SHIPCHANDLERS
MANILA

MEMBER
INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS ASSOCIATION
ISSA

PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αἰτωλία	16.018	διάλυση Καράτσι
Ἀπόλλων	18.662	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βηταλάκ	16.694	ὕψωσε κυπριακή
Ἔλενα Β.	20.713	ὕψωσε παναμαϊκή
Θεαντώ Α.Σ.	22.866	ὕψωσε κυπριακή
Ντέκα Κονκόρντ	13.553	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χριστίτσα	28.203	διάλυση Φορμόζα
Ἀλίκαμπος	11.434	μετ. «Ἐσκουάϊρ» (κ.)
Ἀντζέλικ Γκλόρυ	24.829	διάλυση Ταϊβάν
Ἀπόλλων	13.136	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀριστείδης	36.099	διάλυση Ταϊβάν
Ἄφοβος	35.477	διάλυση Ταϊβάν
Γιουρολῆντερ	17.971	μετ. «Σῆλντερ» (κ.)
Καρολίνα	10.562	διάλυση Καοσιούγκ
Κέϊπ Σουπήριορ	8.896	ὕψωσε κυπριακή
Μαρί Χανδρῆ	18.569	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαρία Λεμοῦ	11.001	ἐπωλήθη διάλυση
Μάριλυν Λ.	14.569	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ρένα	14.651	διάλυση Ταϊβάν
Ροδάνθη	16.229	ὕψωσε σημ. Μάλτας
Στασία	16.644	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἤστπορτ	27.018	μετ. «Ἀλκμήνη» (ε.)
Λέων	15.684	μετ. «Λεοντάρι» (κ.)
Ναυτίλος	16.246	μετ. «Τζίμιλτα» (ε.)
Πηλεύς	23.706	ὕψωσε παναμαϊκή
Τζούλια Λ.	14.569	διάλυση Καοσιούγκ
Ἀλύσια	20.959	ἐπωλήθη διάλυση
Ἀστερίων	13.136	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀτρεύς	13.633	μετ. «Ρούμπι Στάρ» (ε.)
Γαρουφαλιά	12.252	διάλυση Σαγκάη
Δημήτρης Π. Λεμός	9.646	μετ. «Ρίβερ Τάϋν» (κ.)
Ἐλπίδα	9.918	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Εὐθαλία	29.148	ἐπωλήθη Κίνα
Κατερίνα Ε.	14.370	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μνημοσύνη	36.168	ὕψωσε κυπριακή
Ντέρμπυ	35.764	μετ. «Ντέρμπυ Νόρθ»
Πέργαμος	10.410	μετ. «Πάραλος» (κ.)
Σέριφος	47.869	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σηγκλόρου	17.724	ὕψωσε κυπριακή
Ἀλεξία	16.048	μετ. Ἀλεξάντερ Τζούνιορ» (ε)
Ἀλκμήνη	27.018	διάλυση Κίνα
Ἀουρέλια	23.412	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Εὐη Λ.	14.59	μετ. «Ἰόνιαν Ἔμπρες»
Κάπταιν Βενιάμης	15.472	διάλυση Κίνα
Κασσάνδρα	14.318	διάλυση Κίνα
Κόρυτον	19.134	ὕψωσε κυπριακή
Μουσάκη	35.506	ὕψωσε κυπριακή
Νορέζια Κάρστεν	14.212	μετ. «Κάρμεν Ἄλβα»
Στάνταρντ Βέντσιουρ	38.094	μετ. «Sea Commander» (κ.)
Στάρ Πούκου	18.892	μετ. «Εὐαγγελία Πετράκη» (ε)
Τζάνις Λ.	14.569	ἐπωλήθη διάλυση
Φίλιπποι	16.283	μετ. «Μιμή Μ.» (κ.)
Ἀκάδημος	13.179	μετ. «Γκόλντεν Χάρβεστ» ε.)
Ἀλκυονία	11.870	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀρμενιστής	16.227	μετ. «Ἰόνιαν Κίγκ» (ε.)
Γκόλντεν Κράουν	12.959	ὕψωσε παναμαϊκή
Γκόλντεν Στάρ	13.036	ὕψωσε παναμαϊκή
Γκόλντεν Τσάριοτ	12.959	ὕψωσε παναμαϊκή
Γκόλντεν Χάρβεστ	13.172	ὕψωσε κυπριακή
Γκόλντεν Χοράϊζον	13.036	ὕψωσε παναμαϊκή
Δώρικ Φλέϊμ	16.398	μετ. «Flame» (κ.)
Κορώνια	11.826	μετ. «Σπύρος Β.» (κ.)
Λάρα Σ.	9.206	μετ. «Ἄρτεμις Κ.» (κ.)
Ναυτίλος	16.224	ὕψωσε κυπριακή
Πέρινθος	44.842	ὕψωσε κυπριακή
Πολυδεύκης	17.179	ὕψωσε κυπριακή
Σή Τάϊγκερ	13.631	ἐπωλήθη Κύπρο
Σιγαντών Α.Σ.	16.704	ὕψωσε Κυπριακή
Στάρ Βικτώρια	18.876	μετ. «Ὀδυσσέας Η.»
Τρεμπιζόντ	48.501	ὕψωσε λιβεριανή
Φρήπορτ	29.709	ὕψωσε κυπριακή
Ψηλορείτης	11.442	μετ. «Ἐλεούσα» (κ.)
Ἀλεξάντερ Τζούνιορ	16.048	ὕψωσε παναμαϊκή
Εὐαγγελία Πετράκη	18.892	μετ. «Μαργαρίτα Μ.»
Ζαννῆς Μίχαλος	30.168	μετ. «Μαίρη Λοῦ 2» (κ.)
Ζέττα	20.516	ὕψωσε κυπριακή
Λούσσυ	16.006	μετ. «Ἔνια»(κ.)
Μάουντ Πίνδος	33.147	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαρίνα	19.024	ὕψωσε σημ. Μάλτας
Μενέλαος	12.748	μετ. «Μακσπίντ»(ε.)
Μιχάλης	12.748	μετ. «Μακστόρμ»(ε.)
Ὀλύμπικ Χίστορυ	15.498	μετ. «Χαράλαμπος Β.» (κ.)
Ὀλύμπικ Χόουπ	15.478	μετ. «Ἐργίνα» (κ.)
Πατρίτσια	12.858	μετ. «Vivi» (κ.)
Σταμίνα	13.942	ὕψωσε κυπριακή
Ἔκτωρ	16.258	μετ. «Ἄντριου Η.» (κ.)
Ἑλλάς ἰν Ἐτέρνιτυ	18.734	μετ. «Εὐτυχία» (κ.)
Θέτις	35.540	μετ. «Θεανούλα» (κ.)
Νεφέλη	14.096	μετ. «Φρατζέσκος» (κ.)
Στέφανος	11.432	μετ. «Ντίγκνιτυ» (κ.)
Ἐλπιδοφόρος	16.822	ὕψ. σημ. Μπαχάμας
Ἀϊρήνς Γκάλφ	9.441	μετ. «Μπελλγκάλφ»
Κόνκαρ Ἰντόμιταμπλ	39.219	μετ. «Πάνκαρ Ἰντόμιταμπλ» (ε.)
Κόνκαρ Ρέζολιουτ	24.693	μετ. «Πάνκαρ Ρέζολιουτ» (ε.)
Μαρινίκη	85.367	ὁλική ἀπώλεια
Περικλῆς Γ.Κ.	36.914	ὕψωσε κυπριακή
Χαρίκλεια	33.267	ὕψωσε κυπρlακή
Ἅγιος Κυπριανός	10.469	μετ. «Πράϊμ» (κ.)
Ἀνταῖος	16.379	μετ. «Ἀτρωπός» (κ.)
Γκάλλ	15.302	ὕψωσε κυπριακή
Δορυφόρος	19.162	μετ. «Solomon» (π.)
Ἑλένη	16.421	μετ. «Φάϊτερ» (Μπχ)
Μαρίτσα Π. Λεμοῦ	17.510	μετ. «Ἐλευθερώτρια» (μ.)
Νικόλαος Α.	16.112	μετ. «Νικόλας Α.» (μ.)
Πολυτώ	36.365	μετ. «Μαλάντρινον»
Φόρτσιουν	17.918	σημαία Μπαχάμας
Σκάφη 106	2.127.993	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πυθεύς	22.201	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἀρκάδιαν Σή	20.206	μετ. «Ποταμιά» (κ.)
Ἔβρος	20.372	διάλυση Φορμόζα
Κάπταιν Τζών Λ.	13.338	ἐπωλήθη διάλυση
Π.Σ. Παληός	18.430	διάλυση Φορμόζα
Σεμίρα	11.928	διάλυση Φορμόζα
Κριός	16.875	διάλυση Φορμόζα
Λεδέα	17.879	μετ. «Λεδέα Τ.» (Βρ)
Ὀνήσιλος	24.992	διάλυση Τουρκία
Δέσποινα Ζ.	11.906	διάλυση Πακιστάν
Ἐρηνιώ	16.405	μετ. «Diamond» (π.)
Θεόληπτος	41.872	μετ. «Ἐόλη» (ε.)
Ἐόλη	41.872	διάλυση Ταϊβάν
Σκάφη 13	278.276	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέϊπ Ρέϊς	10.500	μετ. «Ruby Sea» (π.)
Σκάφος 1	10.500	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έσπερίς	9.437	έπωλήθη
Ρηλάϊαντ	9.774	έπωλήθη
Σάντο Πάϊονήρ	9.773	μετ. «Νατάσσα 1» (ε.)
Άμαλία	14.300	μτ. «Χόεγκχ Άμαλία»
Κύθνος	9.784	μετ. «Άλεξανδράκι»
Λεωνῆς Χαλκούσης	9.783	μετ. «Περικλῆς» (κ.)
Γιούνιον Ντούνεντιν	6.300	μετ. «Πρόγκρεσ Άτλάντικ» (ε.)
Κρήτη Άμπέρ	13.100	μετ. «Άλς Στρένγκθ»
Σάν Νίκολας	11.264	μετ. «Λητώ» (ε.)
Ταουφάου	11.768	μετ. «Πρόδομος» (κ.)
Τάρπον Σαντιάγκο	11.562	ὕψωσε κυπριακή.
Άλκιμος	10.400	ὕψ. σημ. Μπαχάμας
Άλς Τράστ	13.911	μετ. «Σίλβερ Χάππινες» 6ε.)
Άραμης	10.400	σημαία Μπαχάμας
Γιάννης Χαλκούσης	9.783	έπωλήθη Αἴγυπτο
Κέϊπ Μαλέας	9.736	ὕψωσε κυπριακή
Κορονέτ	9.862	ὕψ. σημ. Μπαχάμας
Νάξος	10.982	μετ. «Narrator» (κ.)
Πόρος Άϊλαντ	10.520	μετ. «Promoter» 6κ.)
Φρήντομ Α.Σ	9.302	ὕψωσε κυπριακή
Χίων Μέντ	1.594	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Έπος	9.786	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Θαλασσινή Κυρά	15.660	μετ. «Τζώννη Τού» (κ.)
Θαλασσινή Μάνα	15.560	ὕψωσε κυπριακή
Θάσος Άϊλαντ	9.444	μετ. «Tenacious» (κ.)
Άνδρος Άϊλαντ	10.470	διάλυση Πακιστάν
Έπος	6.053	μετ. «Σάντερλαντ Σίτυ» (κ.)
Άργοναύτης	11.281	μετ. «Χόουπ Μπαίη» (Μπχ.)
Κέϊπ Ματαπάς	10.460	μετ. «Γκλόρυ Στάρ» (κ.)
Πλάνετ	9.864	ὕψ. σημ. Μπαχάμας
Τζέϊντ ΙΙ	9.000	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τζέϊντ ΙΙΙ	9.100	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άννα Α	12.214	σωστό όνομα «Άννα Λ.»
Μῆλος Άϊλαντ	10.991	μετ. «Ματζέστικ»(κ.)
Σκάφη 34	353.318	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος	11.857	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άθέρας	9.099	μετ. «Άγία Εὐθυμία»
Άνθέμιος	9.981	έπωλήθη
Άταλάντα	13.341	διάλυση Κίνα
Γκόλντεν Γιούνιτυ	11.148	ὕψωσε παναμαϊκή
Καλομοίρα Β	11.349	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαρί	8.925	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νῆσος Σκόπελος	6.691	βυθίσ. Άτλαντικό
Νικηφόρος	5.990	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Δώρα	6.842	ὕψ. σημ. Όνδούρας
Έλ Γκρέκο	5.538	μετ. «Τρανσκέϊπ» (κ.)
Έλένη Κ	4.050	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κένταυρος	12.059	ὕψωσε κυπριακή
Μενέλαος Θ	2.296	μετ. «Νικόλαος» (Μ.)
Μίνι Λούξ	1.594	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Παναγία Π	8.718	μετ. «Παναγία» (Ονδ.)
Τηθύς	3.717	μετ. «Λεωνίδας Γκλόρυ» (κ.)
Φρόσω Κ	9.069	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άδαμάντιος	10.208	διάλυση Καοσιούγκ
Άμύντας	9.981	μετ. «Κώστας Χ.» (μ.)
Βίλλ ντέ Μυστρά	13.098	μετ. «Ζμ Σίδνεϋ» (ε.)
Γκόλντεν Τσάλις	10.397	διάλυση Πακιστάν
Καρίνα	12.069	ὕψωσε κυπριακή
Βίλλ ντέ Ζενίθ	13.017	μετ. «Κάρμεν Μάρε»(ε.)
Γκόλντεν Κρός	11.148	διάλυση Ἰνδία
Ἐλπίδα	9.985	μετ. «Έσπρίτ» (κ.)
Λέων	2.311	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λίτσα Τ	2.994	διαγράφεται
Μαρία Γλύπτη	9.565	διάλυση Φορμόζα
Μάστερ Τζώρτζ	8.455	διάλυση Ἰνδία
Μίνι Λάκ	1.595	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νάξος	8.825	διάλυση Ἰνδία
Οὐρανία	8.967	έπωλήθη διάλυση
Πηλέας	10.016	διάλυση Καοσιούγκ
Σάμ Λούης	2.144	σημαία Όνδούρας
Κέϊπ Άκρίτας	9.219	μετ. «Ρίβερ Γουέαρ »
Κέϊπ Έβρος	3.166	μετ. «Πρωτοπόρος»
Κέϊπ Σούνιον	10.013	μετ. «Faith Star» (κ.)
Μπράϊ Σκάϋ	2.979	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Προμηθεύς	8.016	μετ. «Illion» (κ.)
Σαμτζών Γκόβερνορ	11.506	ὕψωσε παναμαϊκή
Σάμτζων Πάϊονηρ	11.506	ὕψωσε παναμαϊκή
Τζών Μίχαλος	9.074	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φριμάρ	3.974	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ὠκεανίς	3.717	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άλέα	8.824	μετ. «Akour II» (κ.)
Άρισταιος	3.822	μετ. «Βαλεντίνο» (κ.)
Άρκανδρος	8.826	μετ. «Πάνανδρος» (κ.)
Δέσποινα	9.085	ὕψωσε παναμαϊκή
Μίνι Λαίηντυ	1.570	μετ. «Κιούγκα Τσήφ»
Μίνι Λάϊον	1.585	μετ. «Κιβάϊ Τσήφ» (π.)
Μίνι Λάρκ	1.582	μετ. «Οὐμούντα Τσήφ»
Παλόμα	9.305	μετ. «Trader» (κ.)
Ρέα	9.025	ὕψωσε παναμαϊκή
Άγγελος Πρωτοστάτης	9.677	μετ. «Πρῶτος» (Όν)
Άγιος Γεώργιος	4.795	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άδάμας	9.982	μετ. «Πάνορμος Βίκτορυ» (κ.)
Άριστεύς	9.979	μετ. «Πάνορμος Χάρμονυ» (κ.)
Βασίλειος Γ	3.700	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαγκαδᾶ Μπαίη	4.350	έπωλήθη Λιβερία
Μιχάλης	8.825	μετ. «Πλύμουθ» (κ.)
Νέστωρ Σκάϋ	9.606	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σιμούν	9.093	μετ. «Trinity Sierra»(κ.)
Τῆνος	8.825	διάλυση Κίνα
Φρατζῆς	12.463	μετ. «Τριάς Γιούνιτυ»
Χρίσνταν Τρέϊντερ	4.145	μετ. «Sea Friar» (κ.)
Άνατολή	8.998	μετ. «Άϊβαλί» (ε.)
Άννα Δρακοπούλου	9.915	μετ. «Άβάνς» (μ.)
Λίψ	9.650	μετ. «Τοξότης»(Κεϋλ.)
Μπία	7.246	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άγήνωρ	9.875	μετ. «Βεβέϋ» (κ.)
Άκουμαρίαν	9.784	μετ. «Μοντρώ»(κ.)
Κάρμεν Μάρε	13.017	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κίναρος	12.701	μετ. «Άθῆναι»(ε.)
Κόμετ	9.824	ὕψωσε σημ. Μπαχάμας
Μίνι Λίφτ	1.582	έπωλήθη Ἰράκ
Πέρλ Μπαίη	9.623	μετ. «Φλόρες» (μ.)
Τζέϊντ	8.915	μετ. «Κλεοπάτρα» (μ.)
Φρῆντον	9.839	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άτρωτος	9.247	μτ. «Ν. Κεφαλλονιά»
Μακεδόνιαν Ρῆφερ	9.504	μετ. Μαρακάϊμπο Ρῆφερ» (ε.)
Άττικα Χόουπ	9.301	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Όλυμπία	4.999	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πουνέντες	9.650	μετ. «Walvis Bay»(κ.)
Χρῆστος Κ.ΙΙ	3.831	διάλυση Ἀλιάγκα
Σκάφη 85	675.774	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπταιν Μῆτσος	1.763	έπωλήθη διάλυση

Λαέρτης	6.140	ἐπωλήθη διάλυση
Μιχάλης Κ.	3.178	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γιούνι Χόουπ	3.847	ἐπωλήθη διάλυση
Ἑλλένικ Σκάϋ	6.846	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κυραρήνη	9.443	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ντένις Μ.	6.134	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Οὐάϊτ Σάρκ	1.592	διάλυση Πέραμα
Ἅγιος Γέωργιος III	8.254	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάμος Σή	5.651	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ναυσικά III	5.584	διάλυση Ἑλλάδα
Ὁράϊον	3.034	ἐπωλήθη Δανούς
Φαίδων	5.382	διαγράφεται
Ἄριες	7.839	σημαία Μάλτας
Εὐρώπη II	8.242	διάλυση Τουρκία
Κάτιε	10.187	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μπράβο Σέρες	6.132	μετ. «Lagos»(κ.)
Στενιές	6.678	διάλυση Τουρκία
Ἀθῆναι	11.047	διάλυση Καοσιούγκ
Ἄφρικα	5.021	μετ. «Μπραζίλιαν Στάρ»
Κάσσιαν Γκλδρυ	4.632	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κατερίνα	9.061	διάλυση Πακιστάν
Ἀτλάντικ Σκάϋ	4.916	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γεωργία Φ.	8.592	διάλυση Κίνα
Εὔριπος Ἐξπρές	2.672	ἐπωλήθη διάλυση
Στέφανος	2.517	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀνιμάρ	1.926	ἐπωλήθη διάλυση
Γεώργιος Μ.	7.116	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γεώργιος Ροῦσσος	1.545	διαγράφεται
Γουϊντφροστ	1.427	ἐπωλήθη διάλυση
Ἐλευσίς	1.859	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἰόνιαν Γκλόρυ	5.690	ἐπωλήθη διάλυση
Μάρς	3.368	ἐπωλήθη διάλυση
Μπράβο Κατερίνα	6.155	ἐπωλήθη διάλυση
Ὅμερ	2.556	διαγράφεται
Συμμαχία	2.520	διαγράφεται
Ταξιάρχης Γ.	4.236	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ταρέκ	4.097	ἐπωλήθη διάλυση
Χρυσάνθη	1.328	διαγράφεται
Χρυσούλα Π.	2.361	ὁλική ἀπώλεια
Ἀγγελική Σ.	10.750	διαγράφεται
Μπραζίλιαν Στάρ	5.050	ὕψ. σημαίας Μάλτας
Πήγασος Στάρ	3.830	διάλυση Γκαντάνι
Τζώρτζ	4.323	ἐπωλήθη
Ἀμέρικα XIII	4.986	μετ. «Ἔμμα» (ε.)
Καλμάρ	6.199	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κύθνος	4.784	διάλυση Ταϊβάν
Οὐράνιο Τόξο	2.605	βυθίστηκε Λάγος
Πίνδαρος	10.617	μετ. «Λειξόες»(μ.)
Πόντε Νέγκρο	2.961	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφη 50	253.673	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντόρις	68.567	μετ. «Μιχαήλ» (ε.)
Ἑλλεσποντ Τατίνα	46.642	σημαία Μπαχάμας
Φλάγκσιπ Λ.	159.633	ἐπωλήθη Λιβερία
Κρήτη Μάουντενς	18.250	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κρήτη Ρόκ	18.250	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μέτσοβον	45.000	ὕψωσε λιβεριανή
Νῆσος Δῆλος	64.631	διάλυση Ταϊβάν
Σκάφη 7	420.973	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τασία	63.989	ἐπωλήθη διάλυση
Γκόλντεν Στάρ	65.347	διάλυση Τουρκία
Γουέλκομερ	17.485	μετ. «Καλλιόπη»(κ.)
Λῆμνος	17.485	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τάκτικ	105.422	διάλυση Ταϊβάν
Δήμητρα	2.873	μετ. «Ἀνδρομέδα»(π.)
Ποσειδών	17.941	ὕψωσε λιβεριανή
Φοῖνιξ	76.142	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀστυπάλαια	17.485	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαθράκι	17.485	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μέντ Σάν	75.573	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μπωμόντ	68.637	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Καλυψώ	35.450	ὕψωσε κυπριακή
Μαριζίνα	40.075	ἐπωλήθη διάλυση
Ἀγαμέμνων	74.376	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Αἰγέας	74.878	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Αἰνίας	71.833	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀργοναύτης	74.263	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Θῆτα Ἀργώ	2.895	ὁλική ἀπώλεια
Ὀδυσσέας	74.382	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ποσειδών	16.847	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 21	1.010.863	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κορινθία	8.998	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νίκος Β.	15.980	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φάλκον	1.295	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Μπλού Ἄϊς	1.389	μετ. «Τζέτ VI»(ε.)
Σαμπίλλε	2.916	ἐπωλήθη διάλυση
Θερμοπύλαι	8.992	ἐπωλήθη διάλυση
Μαζάλ	1.493	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κίσσαμος	1.591	μετ. «Τζέτ II»(ε.)
Τζέτ VI	1.389	διαγράφεται
Βυζαντάϊν Ἐντῆβορ	1.434	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφη 10	45.477	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση κατά 199 σκάφη καί συνολική ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα 3.176.630 τον. γκρός, ἡ ὁποία μᾶς δίνει τή σημερινή δύναμη ὑπό τήν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, σέ φορτηγά, μπάλκ κάρριερς καί δεξαμενόπλοια ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός ἀπό:

1.010 σκάφη, 21.006.751 τον. γκρός

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Οἱ ἐγγραφές ἀνῆλθαν σέ 32 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 1.134.215 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	11	τ.γκρός	361.620
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	8	»	314.045
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	3	»	22.696
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	4	»	100.000
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-86	3	»	150.695
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	3	»	185.159
Σύνολο σκάφη	32		1.134.215

Οἱ διαγραφές ἐξ ἄλλου ἀνῆλθαν σέ 38 σκάφη, 757.824 τον. γκρός μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	8	τ.γκρός	198.460
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	16	»	281.851
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-86	1	»	5.351
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	6	»	46.227
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-86	1	»	24.412
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	6	»	201.423
Σύνολο σκάφη	38		757.824

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουαίμεα	34.253	πρ. «Sabodine Venture»
Όλυμπος Κ.	32.508	πρ. «Dixie»
Όρλάντο	37.784	πρ. «Adriatic Skou»
Άτλάντικ Πράϊντ	38.467	πρ. «Ελευθερία Καρνέση»
Ήρώ	17.129	πρ. «Nadine»
Κόρυ	3.509	πρ. «Telfair Mariner»
Άελλώ	36.548	πρ. «Soaring Kite»
Έλπίς	30.564	ύπέστειλε έλληνική
Άργολίς	32.241	πρ. «Μαρούλα»
Σουέρτε	33.408	πρ. «Doo Yang Ace»
Άλφιός	35.209	πρ. «Τζάκυ»
Σκάφη 11	361.620	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κωνσταντίνος	51.403	πρ.«Friendly Ranger»
Κονρήλιος	35.014	πρ. «Chiba»
Νιόβη	65.803	πρ. «Apache»
Σπύρος Β.	11.870	πρ. «Κορωνία»
Τρέμπιζοντ	48.501	ύπέστειλε έλληνική
Γαρμπής	41.164	πρ. «Eastern Hazel»
Τρέϊντ Έντέαβορ	50.849	πρ. «Seateam Courier»
Μπελλγκάλφ	9.441	πρ. «Άϊρήνς Γκάλφ»
Σκάφη 8	314.045	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάτια	4.940	πρ. «Άζούρ Μέντ»
Άμαντέους	12.969	πρ. «Eastern Bay»
Κέα Ρήφερ	4.787	πρ. «Tropical Gold»
Σκάφη 3	22.696	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πίϊς Βέντσιουρ Λ.	25.000	ναυπηγ. Ούλσάν
Πάουερ Βέντσιουρ Λ.	25.000	ναυπηγ. Ούλσάν
Πράϊντ Βέντσιουρ Λ.	25.000	ναυπηγ. Ούλσάν
Πρόσπερ Βέντσιουρ Λ.	25.000	ναυπηγ. Ούλσάν
Σκάφη 4	100.000	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Όβελίξ	31.714	πρ. «Langfonn»
Άραμης	75.124	πρ. «Diana»
Μέτσοβον	43.857	ύπέστειλε έλληνική
Σκάφη 3	150.695	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλένη	43.441	πρ. «CYS Brilliance»
Ποσειδών	16.847	ύπέστειλε έλληνική
Πασίφικος	124.871	πρ. «World Nisseki»
Σκάφη 3	185.159	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντόρα	16.369	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έλευθερία Καρνέση	38.467	μετ. «Άτλάντικ Πράϊντ» (κ.)
Καβουρέλα	15.551	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όσεαν Γουΐντ	20.494	μετ. «Άρκαδία»(ε.)
Πέλωψ	9.872	μετ. «Μερίντιαν Σή»(κ.)
Κοντινένταλ Τρέϊντερ	33.200	διαγράφεται
Άνίτο	30.507	σημαία Φιλιππίνων
Στάμος	34.000	ύψωσε έλληνική
Σκάφη 8	198.460	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλμα	17.894	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λίντα	17.878	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κέϊπ Άβάντι Ντούε	13.694	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γουόρλντ Νέϊτσαρ	23.347	διάλυση Φορμόζα
Φλάγκ Μαρίνα	20.513	ύψωσε έλληνική
Νίκκο Στάρ	31.982	έπωλήθη Κίνα
Όλύμπικ Χάρμονυ	15.498	μετ. «Σάγκα» (κ.)
Ώγκουστ Στάρ	14.334	διάλυση Πακιστάν
Γουόρλντ Νομάντ	22.798	διάλυση Φορμόζα
Γουέστγουϊντ	11.329	μετ. «Μαγκγουέηβ»(κ.)
Γουόρλντ Νεγκοσιέϊτορ	22.782	διάλυση Ταϊβάν
Μέρρυλαντ	12.516	μετ. «Λέρος Χόυπ»(μ.)
Νόρθγουϊντ	12.063	μετ. «Μακμπάλκ»(κ.)
Άνδρος Μέντωρ	13.753	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άνδρος Τρανσπόρτ	13.732	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νόμπλ Έβελύν	15.138	έπωλήθη
Σκάφη 16	281.951	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Μέντ	5.351	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφος 1	5.351	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άζούρ Μέντ	4.940	μετ. «Κάτια» (λ.)
Ήστερ Μπαίη	12.969	μετ. «Άμαντέους»(λ.)
Μέσις	9.650	έπωλήθη άλλοδαπούς

Νῆσος Κύθηρα	4.231	ἐπωλήθη, Ταϊβάν
Σερόκος	9.650	μετ. «Τζέμινι»(Κεϋλ.)
Κέα Ρέφερ	4.787	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 6	46.227	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μελτέμι	24.412	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφος 1	24.412	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀμαζών Παϊονήρ	18.798	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀμαζών Προσπέριτυ	18.792	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μάτιερχορν	71.491	διάλυση Φορμόζα
Ἕλλεσποντ Σπλέντορ	60.491	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ποσειδών	16.847	ὕψωσε ἑλληνική
Γκλόουμπ Ἔμπρες	15.004	ξένα συμφέροντα
Σκάφη 6	201.423	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μικρή μείωση κατά 6 σκάφη, ἀλλά ἀντίθετα ἡ συνολική χωρητικότητα αὐξήθηκε κατά 376.391 τον. γκρός, ὥστε ἡ σημερινή δύναμη τοῦ ὑπό ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ἑλληνόκτητου στόλου διαμορφώνεται σέ:

195 σκάφη, 7.778.311 τον. γκρός

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Αὐξημένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση καί στό παναμαϊκό νηολόγιο καθώς οἱ ἐγγραφές ἦταν 85 σκάφη, 1.511.905 τον. γκρός καί οἱ διαγραφές 100, συνολικῆς χωρητικότητας 1.348.809 τον. γκρός.

Μπάλ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	17	τ.γκρός	330.504
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	26	»	746.302
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	38.586
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-86	5	»	35.223
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	21	»	148.718
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	3	»	12.167
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	1	»	25.000
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	7	»	118.483
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	3	»	56.922
Σύνολο σκάφη	85		1.511.905

Τά διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	8	τ.γκρός	134.666
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	21	»	546.778
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	36.250
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-86	7	»	70.992
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	45	»	202.668
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	8	»	37.654
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	4	»	185.467
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	5	»	134.334
Σύνολο σκάφη	100		1.348.809

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Τσάλλεντζερ	13.005	παρέμεινε στή δύναμη
Γκόλντεν Φόρτσιουν	11.733	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἐρικούσα Γουέϊβ	15.952	ναυπηγ. Ἱσπανία
Γκόλντεν Τέννυο	14.531	ὑπέστειλε ἑλληνική
Νίκολας	24.843	ἀγ. ἀπό ἀλλοδαπούς
Ὄνυξ	18.080	πρ. «Ἐγνουσσιώτης»
Παμίτ	45.330	πρ. «Ὑπατία Χαλκούση»
Γκόλντεν Κόνδωρ	24.843	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γκόλντεν Πρίνς	21.193	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γκόλντεν Παναγία	13.027	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γκόλντεν Σιμίζου	13.027	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γκόλντεν Φάλκον 1	23.843	πρ. «Γκόλντεν Φάλκον»
Γκόλντεν Χόουπ 1	14.531	πρ. «Γκόλντεν Χόουπ»
Εὔπο Ἀγκνάρ	9.651	πρ. «Mount Rainier»
Ὄνυξ	17.959	πρ. «Ἐγνουσσιώτης»
Γκόλντεν Λάκ	11.733	παρέμεινε στή δύναμη
Νούρα	36.223	πρ. «Ἕλλεσποντ Μάϊνερ»
Σκάφη 17	330.504	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀϊντήαλ Πρόγκρες	43.479	πρ. «Γκόλντεν Φλάγκ»
Ἰάσων Σ	41.961	πρ. «Panamax Jupiter»
Λιμπεξέλ	17.872	πρ. «Nikkei Maru No.3»
Μπρίλιαντ Σκάϋ	19.126	πρ. «Brilliant Star»
Πηλεύς	21.174	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γιούνιτυ 1	58.821	πρ. «Πρέσιδεντ 1»
Μνημοσύνη	31.507	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἄραμης	15.907	πρ. «Faustina»
Κυμώ	65.685	πρ. «Sandefjord»
Μέριτ	112.306	πρ. «Hoegh Hood»
Γκόλντεν Κράουν	12.959	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γκόλντεν Στάρ	13.036	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γκόλντεν Τσάριοτ	12.959	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γκόλντεν Χοράϊζον	13.036	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἐντρεπράϊζ ΙΙ	10.058	πρ. «Transocean Enterprise»
Σωτήρας	16.317	πρ. «Wanderer»
Ἀλεξάντερ Τζούνιορ	16.048	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀγιογαλουσένα	14.777	πρ. «Hampton Lion»
Ἐλντόρα	35.030	πρ. «Σάο Πάολο»
Μέριτ	35.284	πρ. «Μαρία Β.»
Πολυδεύκης	11.870	πρ. «Alkyonia»
Καπετάν Ἠλίας	53.209	πρ. «Silaska»
Ἕλενα V	20.713	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κάστωρ	21.754	πρ. «Saqr Jizan»
Κέν Σῆ	9.288	πρ. «Ken Grove»
Κέν Σκάϋ	22.126	πρ. «Jedda Cement»
Σκάφη 26	746.302	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πυθεύς	22.181	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ντάϊαμοντ	16.405	πρ. «Ἐρηνιώ»
Σκάφη 2	38.586	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀτλάντικ Λαίηντυ	9.437	πρ. «Esperis»
Γκάζ Ρέντση	3.040	πρ. «Amal Two»
Γκάζ Μαρμαρᾶ	3.040	πρ. «Amal One»
Φρίο Γαλικία	6.680	πρ. «Cold Comfort»
Ἰωάννα Κ.	13.026	πρ. «John L.»
Σκάφη 5.	35.223	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Γιούνιτυ	11.148	ὑπέστειλε ἑλληνική
Λιμπερέϊτορ Α.	9.079	πρ. «Ἀντβέρπ»
Σοφία Ν.	4.827	πρ. «Θεολόγος»
Μίνι Λίντ	1.557	παρέμεινε στή δύναμη
Φρίο Ἄφρικα	1.568	πρ. «Blavet»
Ἀποκάλυψις	11.045	πρ. «Σωτήρας»
Σάμτζων Γκόβερνορ	11.506	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σάμτζων Παϊονήρ	11.506	ὑπέστειλε ἑλληνική
Δέσποινα	9.222	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κιβάϊ Τσήφ	1.585	πρ. «Μίνι Λάϊον»
Κιούγκα Τσήφ	1.572	πρ. «Μίνι Λαίηντυ»
Οὐμούντα Τσήφ	1.582	πρ. «Μίνι Λάρκ»
Ρέα	9.025	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σπάρτα	1.595	πρ. «Laita»
Φέρστ Στάρ	4.080	πρ. «Ἰσμήνη»
Λάουρα 1	12.416	πρ. «Lucott Cross»
Χάππινες ΙΙ	13.687	πρ. «Ocean Happiness»
Χάρμονυ 1	8.825	πρ. «Δέσποινα»
Προφήτης Ἠλίας	5.071	πρ. «Gloria Suerte»
Λάπτεβ Σῆ	12.416	πρ. «Raleighs Cross»
Τζώρτζ Ν.	5.406	πρ. «Ἀλφονσίνα»
Σκάφη 21.	148.718	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀμέρικα XIII	4.986	πρ. «England»
Γλαύκη Ρῆφερ	1.265	πρ. «Antarctit Star»
Μαρπέσσα	5.916	πρ. «Ἀγάπη»
Σκάφη 3.	12.167	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πρίμαβεντσουρ Λ.	25.000	ναυπηγ. Χιουντάϊ
Σκάφος 1.	25.000	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀνδρομέδα	2.806	πρ. «Δήμητρα»
Χαβάϊαν Κίγκ	44.698	πρ. «Moorfields Monarch»
Πάρος	1.971	πρ. «Νάξος»
Πιούριτυ	17.485	πρ. «Ζίρκον»
Ροδοσῆ	17.805	πρ.«Raffles Bay»
Τρέϊντ Ρηζόλβ	25.394	πρ. «Gloria Ocean II»
Φούτζι	8.332	πρ. «Fujiyasu»
Σκάφη 7.	118.483	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Γιούνιτυ	11.148	ὑπέστειλε ἑλληνική
Λιμπερέϊτορ Α.	9.079	πρ. «Ἀντβέρπ»
Σοφία Ν.	4.827	πρ. «Θεολόγος»
Μίνι Λίντ	1.557	παρέμεινε στή δύναμη
Φρίο Ἄφρικα	1.568	πρ. «Blavet»
Ἀποκάλυψις	11.045	πρ. «Σωτήρας»
Σάμτζων Γκόβερνορ	11.506	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σάμτζων Παϊονήρ	11.506	ὑπέστειλε ἑλληνική
Δέσποινα	9.222	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κιβάϊ Τσήφ	1.585	πρ. «Μίνι Λάϊον»
Κιούγκα Τσήφ	1.572	πρ. «Μίνι Λαίηντυ»
Οὐμούντα Τσήφ	1.582	πρ. «Μίνι Λάρκ»
Ρέα	9.025	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σπάρτα	1.595	πρ. «Laita»
Φέρστ Στάρ	4.080	πρ. «Ἰσμήνη»
Λάουρα 1	12.416	πρ. «Lucott Cross»
Χάππινες ΙΙ	13.687	πρ. «Ocean Happiness»
Χάρμονυ 1	8.825	πρ. «Δέσποινα»
Προφήτης Ἠλίας	5.071	πρ. «Gloria Suerte»
Λάπτεβ Σῆ	12.416	πρ. «Raleighs Cross»
Τζώρτζ Ν.	5.406	πρ. «Ἀλφονσίνα»
Σκάφη 21.	148.718	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀμέρικα XIII	4.986	πρ. «England»
Γλαύκη Ρῆφερ	1.265	πρ. «Antarctit Star»
Μαρπέσσα	5.916	πρ. «Ἀγάπη»
Σκάφη 3.	12.167	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πρίμαβεντσουρ Λ.	25.000	ναυπηγ. Χιουντάϊ
Σκάφος 1.	25.000	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀνδρομέδα	2.806	πρ. «Δήμητρα»
Χαβάϊαν Κίγκ	44.698	πρ. «Moorfields Monarch»
Πάρος	1.971	πρ. «Νάξος»
Πιούριτυ	17.485	πρ. «Ζίρκον»
Ροδοσῆ	17.805	πρ.«Raffles Bay»
Τρέϊντ Ρηζόλβ	25.394	πρ. «Gloria Ocean II»
Φούτζι	8.332	πρ. «Fujiyasu»
Σκάφη 7.	118.483	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπελστάρ	31.292	ύπέστειλε κυπριακή
Ντάρτ	12.222	πρ. «Πρόφεσυ»
Βάϊν	13.408	πρ. «Πετρολίνα VI»
Σκάφη 3.	56.922	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σητεία Μπαίη	9.015	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πηγάσσιος	11.269	μετ. «Adele R.» (κ.)
Όλύμπικ Λίμπερτυ	15.844	ύψωσε έλληνική
Όλύμπικ Μίρακλ	17.879	ύψωσε έλληνική
Όνυξ	18.080	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όλύμπικ Πρόμις	14.644	ύψωσε έλληνική
Όλύμπικ Λήντερ	15.935	ύψωσε έλληνική
Σταυρούλα	32.000	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 8.	134.666	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Μακάριος	25.432	ύψωσε έλληνική
Πέλλα	38.636	διάλυση Μπουσάν
Φλάγκ Άντριέν	11.384	ύψωσε έλληνική
Γιούνιον 1.	11.874	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τραμουντάνα	29.073	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άϊλαντ Λαίηντυ	15.497	ξένα συμφέροντα
Πρέσιδεντ Ι.	59.193	μετ. «Γιούνιτυ 1» (π.)
Καπετάν Άντώνης	11.716	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπρίλλιαντ Σκάϋ	19.126	διάλυση Ν. Κορέα
Άτλάντικ Προσπέριτυ	14.671	μετ. «Είρήνη Κ.» (κ.)
Έστί	10.351	έπωλήθη άλλοδαπούς
Είρήνη Σ. Λαιμοΰ	23.552	διάλυση Κίνα
Πύλος	10.244	διάλυση Φορμόζα
Άνεμπόδιστος	9.690	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γουΐνερ	13.631	μετ. «Άρεθούσα»(κ.)
Δέσποινα	9.222	μετ. «Χάρμονι 1»(π.)
Μαρία Β.	37.614	μετ. «Μέριτ» (π.)
Σή Σπίριτ	48.864	ύψωσε κυπριακή
Ίάσων Σ.	41.961	μετ. «Παναγιώτης Λ. Περιβολιότης» (κ.)
Έλένη Π.	94.989	μετ. «Kashee» (π.)
Έντερπράϊζ ΙΙ.	10.058	μετ. «Εύαγγελίστρια» (κ.)
Σκάφη 21.	546.778	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζώνη	17.110	διάλυση Φορμόζα
Όδυσσεύς	19.140	έπωλήθη διάλυση
Σκάφη 2.	36.250	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καντελάρια	11.579	έπωλήθη άλλοδαπούς
Φρίο Άνδριάτικ	1.752	μετ. «Reefer Fortune»
Μανχάταν	11.167	έπωλήθη
Εύβοια Λάκ	11.321	μετ. «Βίγκορ» (κ.)
Σερβίνια	10.299	μετ. «Σερβίνια ΙΙ» (κ.)
Μάνος	12.498	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πλαστήρ	12.376	μετ. «Έλευθερία ΙΙ».(π.)
Σκάφη 7.	70.992	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άντβερπ	9.079	μετ. «Λιμπερέϊτορ Α».(π.)
Μέρρυ Μέντ	3.522	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σητεία Μπιούτου	7.006	μετ. «Ήστ Πράϊντ»(κ.)
Φάμιλυ Κ.	9.194	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίγίς Τόπικ	12.498	μετ. «Σάουθ Γουΐντ»
Μίνι Λάϊνερ	1.590	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λάϊον	1.582	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λάϊτ	1.587	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λάμα	1.591	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λάντ	1.592	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λάντερν	1.564	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λατρία	1.591	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λένς	1.562	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λή	1.562	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λήγκ	1.592	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λήτζεντ	1.578	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λήντ	1.562	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λόρυ	1.584	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λότ	1.584	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λότζικ	1.592	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λούναρ	1.592	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λύμφ	1.578	ύψωσε έλληνική
Μίνι Λώ	1.594	ύψωσε έλληνική
Μίνι Σάκουρα	1.584	ύψωσε έλληνική
Όράϊον VII	8.196	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σανράϊζ Δέλτα	3.861	διάλυση Πακιστάν
Θεολόγος	4.827	μετ. «Σοφία Ν.» (π.)
Σάν Μάϊκλ Μπαίη	10.630	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σωτήρης	5.480	μετ. «Ίρις» (κ.)
Άλκα	4.478	μετ. «Fair May»(π.)
Έσμεράλντα ΙΙ.	4.995	μετ. «Άράμπιαν Σάν» (κ.)
Έστορίλ	9.162	ύψωσε σημ. Μάλτας
Μπηλίφ	9.361	διάλυση Ίνδία
Παΰλος XII	1.999	μετ. «Ρέα Σάν» (ε.)
Άτλάντικ Άϊλ	1.453	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σωτήρας	11.452	μετ. «Άποκάλυψις» (π.)
Τόρος Μπαίη	8.848	διάλυση Ταϊβάν
Ίσμήνη	4.202	μετ. «Φέρστ Στάρ»(π.)
Γιώργος Ν.	3.957	βυθίσθηκε 6/7
Έλπιδοφόρος	9.064	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κιβάϊ Τσήφ	1.572	διαγράφεται
Πρίνσες	9.070	μετ. «Dimi»(κ.)
Ίοσς Ι.	3.971	μετ. «Γουϊντφώλ»(κ.)
Άλφονσίνα	6.054	μετ. «Τζώρτζ Ν.»(π.)
Εύπο Καίτη	8.676	διάλυση Άλάγκ
Σκάφη 45.	202.668	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λάκυ Βίρτζιν	1.590	διαγράφηκε
Άλφα Μισέλ	1.873	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σταύρ	9.946	διάλυση Φορμόζα
Άύλών	2.710	έπωλήθη διάλυση
Γρηγορούσα	2.740	έπωλήθη διάλυση
Άμέρικα XIII	4.986	ύψωσε έλληνική
Σελέστιαλ Ι.	5.807	μετ. «Μαρία Μ.»(ε.)
Ρήφερ Τοϋρμπο	8.002	ύψωσε έλληνική
Σκάφη 8	37.654	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρεσίφ	30.067	ύψωσε κυπριακή
Γκαλερί	81.257	ύψ. σημ. Μπαχάμας
Μέρρυ Λάντ	71.337	διάλυση Καοσιούγκ
Άνδρομέδα	2.806	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 4	185.467	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λίτλ Νίκος	21.894	μετ. «Sagheera»
Νέδι	35.324	διάλυση Κίνα
Γεώργιος Σ.	12.229	διάλυση Μπαγκλαντές
Μπέλσταρ	31.292	διάλυση Κίνα
Πελοπίδας	33.595	διάλυση Ταϊβάν
Σκάφη 5	134.334	

Άπό τίς άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε καθαρή μείωση κατά 15 σκάφη άλλά ή συνολική χωρητικότητα αύξήθηκε κατά 163.096 τον. γκρός. Έτσι ή σημερινή έλληνόκτητη δύναμη ύπό τήν ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ σημαία είναι:

400 σκάφη, 4.707.433 τον. γκρός

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Αύξημένη παρουσιάζεται ή κίνηση στό κυπριακό νηολόγιο. Τά έγγραφέντα πλοία άνήλθαν σέ 298, συνολικής χωρητικότητας 6.070.569 τον. γκρός καί κατανέμονται ώς άκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	2	τ.γκρός	44.354
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	51	»	947.049
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	113	»	2.476.133
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1965	2	»	31.540
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-86	42	»	441.716
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	58	»	442.028
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965	1	»	1.213
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-86	3	»	75.476
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	25	»	1.585.366
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1965	1	»	25.694
Σύνολο σκάφη	298		6.070.569

Τά διαγραφέντα τήν ίδια περίοδο ήταν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	5	τ.γκρός	77.318
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	37	»	641.926
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1965	3	»	40.696
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1986-86	7	»	62.441
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	36	»	259.065
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965	9	»	37.995
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-86	4	»	123.192
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	22	»	1.008.464
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1965	5	»	94.195
Σύνολο σκάφη	128		2.345.292

Ό ονομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών άκολουθεί:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πόρθος	22.354	πρ. «Frotscanada»
Άραμης	22.000	πρ. «Almirante Aniceto»
Σκάφη 2	44.354	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ματθιλδάκι	21.372	πρ. «Laura S.»
Μίς Άλίκη	17.164	πρ. «Sea Fortune»
Σή Κουήν ΙΙ	19.494	πρ. «Warrior»
Σή Μιούζ	18.174	πρ. «Erimo»
Άπόστολος Άνδρέας ΙΙΙ	24.597	πρ. «World Power»
Μαρία Σιτινά	18.604	ύπέστειλε έλληνική
Σηρόβερ	14.592	πρ. «Feng Shiang»
Άθως	21.733	πρ. «Frotabrasil»
Έπτάλοφος	20.412	πρ. «Ranko Maru»
Κέα Έξπλόρερ	10.805	πρ. «Telfair Explorer»
Πρωτοπόρος ΙΙΙ	16.074	πρ. «World Palm»
Σήλακ ΙΙΙ	15.264	πρ. «Global Challenge»
Σκάϋ Ρέϊντζερ	10.804	πρ. «Telfair Ranger»
Άϊρόνε Σ.Β.	32.567	πρ. «Anatole P.»
Άμεθυστ	13.889	πρ. «Τζώρτζ»
Σημιούζικ	31.368	πρ. «Agle Bay
Σίπμπρόκερ	14.825	πρ. «Osean Seagull»
Τάρπον Σάν	15.296	ύπέστειλε έλληνική
Τζώννυ Σ.	9.833	πρ. «Τζώννυ»
Τάργκα	11.462	πρ. «Anna K.
Τάρπον Στάρ	15.359	ύπέστειλε έλληνική
Φάνης	20.608	πρ. «Flores»
Βάσμαν	20.328	πρ. «Mulheim»
Θεμιστοκλής Πετράκης	15.296	πρ. «Τάρπον Σάν»
Κίκα	19.451	πρ. «Άνναμπέλα Τού»
Κυδωνία	9.634	πρ. «Mikolady»
Προύσα	11.243	πρ. «Phoenix»
Άννυ Πετράκη	15.359	πρ. «Τάρπον Στάρ»
Άντιγόνη Σ.Β.	23.715	πρ. «Άντιγόνη»
Γιάκι	16.023	πρ. «Κ.Ζ.Μιχαλοϋ»
Θαλασσινή Άξία	25.076	πρ. «Δημήτρης»
Θαλασσινή Τύχη	64.070	πρ. «Southern Gale»
Παρακοπή	18.348	ύπέστειλε έλληνική
Σηπρίνσες ΙΙ	16.432	πρ. «Άννα»
Σηντράϊβ	18.709	πρ. «Don Catarino»
Σημάστερ ΙΙ	18.173	πρ. «Sea Monarch»
Στάρ Κίγκ	20.494	πρ. «Όσεαν Κίγκ»
Θαλασσινή Δόξα	25.063	ύπέστειλε έλληνική
Προικόνησος	10.442	πρ. «Santa Ocean»
Πρωτόκλιτος ΙΙΙ	20.253	πρ. «Μοντόμπα»
Τιτάν	15.356	πρ. «Pagnet»
Άρκο Στάρ	10.288	πρ. «Africanstar»
Λάκυμαν	16.225	πρ. «Maount Etna»
Λαμπούσα Καραβάς	8.976	πρ. «Crusaders»
Λαμπούσα Λάπιθος	8.980	πρ. «La Confianza»
Σεβίλλα Γουαϊηβ	15.933	ναυπηγ. Ίσπανία

Number One in the Med

Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean

TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support

Σέϊλμαν	17.798	πρ. «Oriental Castle»
Σμύρνη	8.989	πρ. «Ace Hero»
Χάππυμαν	30.000	πρ. «Queendom Centure»
Σῆ Σόννετ	15.688	πρ. «Μαχαρανή»
Κυρακατίγκω	36.411	πρ. «Osage»
Σκάφη 51	947.049	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀκρόνησος	14.765	πρ. «Lunar Venture»
Εἰρήνη Μ.	23.597	πρ. «Ivan Topic»
Θεαντώ Α.Σ.	22.866	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κύπρος Στάρ	13.443	πρ. «Ἀγγελική Η.»
Ρόουζμπαντ	16.704	πρ. «Μπουγκανβίλ»
Σάνσετ	13.907	πρ. «Sea Transporter»
Ἀδάμαστος	16.191	πρ. «Πρωτόμαχος»
Ἀμόλυντος	42.253	πρ. «Ἀρχόντισσα»
Ἐσκούαϊρ	11.434	πρ. «Ἀλίκαμπος»
Ζεύς	77.443	πρ. «Jahre Trader»
Λεωνίδας Γκλόρυ	3.717	πρ. «Τηθύς»
Σηλήντερ	17.971	πρ. «Γιούρολητερ»
Ἰόνιαν Προσπέριτυ	18.155	πρ. «Ροδάνθη»
Κωνσταντινούπολη	16.388	πρ. «Σητεία Παϊονήρ»
Λεοντάρι	15.684	πρ. «Λέων»
Τάρπον Σηλέϊν	19.420	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φιγκαρό	21.743	πρ. «Saqr Jubail»
Ἄνθια	14.364	πρ. «Pacific Exporter»
Κύπρος Στάρ Ι.	13.443	πρ. «Κύπρος Στάρ»
Λαίδη Σκάϋ	83.714	πρ. «Jedforest»
Μπολερό	21.743	πρ. «Saqr Yanbou»
Ντέρμπυ Νόρθ	35.764	πρ. «Ντέρμπυ»
Πάραλος	10.410	πρ. «Πέργαμος»
Ρίβερ Ταΰν	9.646	πρ. Δημήτρ. Π. Λαιμός
Σηφάλκον	31.228	πρ. «Singa Sun»
Κόρυτον	17.175	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κουήν Εὔη	54.761	πρ. «Obo Queen»
Λέρος Ἐντέαβορ	15.498	πρ. «Aeneas»
Λέρος Καρέϊτζ	17.914	πρ. «Courageous I»
Λέρος Πρόγκρες	17.414	πρ. «Silver Dianna»
Μιμή Μ.	16.246	πρ. «Φίλιπποι»
Μουσάκη	35.506	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μπόν Λάκ	16.106	πρ. «Importer»
Ρίβερ Γουέαρ	8.405	πρ. «Κεῖπ Ἀκρίτας»
Σάγκα	15.498	πρ. «Ὀλύμπικ Χάρμουν»
Σπυρίδων Χ.	17.878	πρ. «Linda»
Τζάσπερ	24.615	πρ. «West Jinoriwon»
Τρέϊντ Ντέαριγκ	79.317	πρ. «Bise»
Ἄϊντα	31.935	πρ. «Limbas»
Ἀκτή	15.756	πρ. «Han Pacific»
Ἀργυρούλα	10.899	πρ. «Almajor»
Ἄρτεμις Κ.	9.206	πρ. «Λάρα Σ.»
Γκόλντεν Χάρβεστ	13.179	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γλυκοφιλούσσα	17.203	πρ.«East Express»
Εἰρήνη Κ.	14.671	πρ. «Ἀτλάντικ Προσπέριτυ»
Ἐλεούσα	11.441	πρ. «Ψηλορείτης»
Μίνεραλ Στάρ	36.330	πρ. «Mineralis»
Μίς Ντίνα	30.930	πρ. «West Bridge»
Ναυτίλος	16.224	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ὀλεμάρ	17.399	πρ. Καλού»
Ὀδυσσέας Η.	18.876	πρ. «Στάρ Βικτώρια»
Πέρινθος	44.842	ὑπέστειλε ἑλληνική
Πολυδεύκης	17.180	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σιγαντών Α.Σ.	16.704	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φλέϊμ	16.398	πρ. «Δώρικ Φλέϊμ»
Φρήπορτ	29.709	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γέρος	30.067	πρ. «Ρεσίφ»
Σάν Τζώρτζ	10.339	παρέμεινε στή δύναμη
Σῆ Τάϊγκερ	13.631	ἀγορά ἀπό Κύπρο
Ἀρόσα	17.355	πρ. «Castellblanch»
Βάνυα Η.	18.064	πρ. «Sissy»
Γκόλντεν Στάρ	17.355	πρ. «Dry Sack»
Ἐνία	16.006	πρ. «Λούσυ»
Ἐργίνα	15.478	πρ. «Ὀλύμπικ Χόουπ»
Ζέττα	20.516	ὑπέστειλε ἑλληνική
Θαλασσινή Νίκη	55.425	πρ. «Friendly Carrier»
Κάντια	21.743	πρ. «Μπολερό»
Μαργαρίτα Μ.	18.892	πρ. «Εὐαγγελία Πετράκη»
Μαίρη Λού 2	30.168	πρ. «Ζαννῆς Μίχαλος»
Σηχάρμονυ	17.129	πρ. «Caroline»
Σταμίνα	13.942	ὑπέστειλε ἑλληνική
Χαράλαμπος Β.	15.498	πρ. «Ὀλύμπικ Χίστορυ»
Ἄντριου Η.	16.258	πρ. «Ἔκτωρ»
Ἀρέθουσα	13.265	πρ. «Γουΐνερ»
Βασιλική ΙΙ	14.671	πρ. «Εἰρήνη Κ.»
Εὐτυχία	18.734	πρ. «Ἑλλάς ἰν Ἐτέρνιτυ»
Θεανούλα	35.540	πρ. «Θέτις»
Κάριον	10.605	πρ. «Monona D.»
Λέϊκ Στάρ	13.446	πρ. «Καπετάν Γιωργῆς»
Μαστρογιώργης	20.715	πρ. «Ἀλέκος Μ.»
Νίκας	20.328	πρ. «Κωνσταντίνος V»
Ντίγκνιτυ	11.432	πρ. «Στέφανος»
Πάνθηρ	44.140	πρ. «Sibofem»
Σάνράϊζ	13.575	πρ. «Lucky Refiner»
Σῆ Σπίριτ	48.685	ὑπέστ. παναμαϊκή
Σηεξπρέςς	17.203	πρ. «Western Express»
Φρατζέσκος	14.095	πρ. «Νεφέλη»
Ἅγιος Χαράλαμπος	15.478	πρ. «Ἐργίνα»
Ἄπτερα	23.597	πρ. «Εἰρήνη Μ.»
Βόσπορος	10.136	πρ. «Golden Aurora»
Γιούνιον	10.339	πρ. «Σάν Τζώρτζ»
Γιουρολίμπερτυ	15.855	πρ. «Natasha»
Γιουροφρήντομ	12.256	πρ. «Kaneshizu Maru»
Δέσποινα	32.758	πρ. «Kotronas»
Θεογεννήτωρ	65.055	πρ. «Nordic Renaissance»
Καπετάν Σιδέρης	34.613	πρ. «Realico»
Μακγουέηβ	11.329	πρ. «Γουέστγουϊντ»
Ὄσεαν Νάϊτ	9.709	πρ. «Eastern Pioneer»
Παναγιώτης Λ. Περιβολιότης	41.961	πρ. «Ἰάσων Σ.»
Μακμπάλκ	11.329	πρ. «Νόρθγουϊντ»
Περικλῆς Γ.Κ.	36.914	ὑπέστειλε ἑλληνική
Στέλλα Τίγκας	17.894	πρ. «Alma»
Στόρκ	15.265	πρ. «Spray Cap»
Φλάμπουρο	21.690	πρ. «Θέτις»
Χαρίκλεια	33.267	ὑπέστειλε ἑλληνική
Χαρίτας	11.284	πρ. «Alkaios»
Ἀτρωπός	16.379	πρ. «Ἀνταῖος»
Γκάλλ	15.302	ὑπέστειλε ἑλληνική
Εὐαγγελίστρια	10.058	πρ. «Ἐντερπράϊζ ΙΙ»
Ἔφφη Ν.	14.668	πρ. «Asia Serenity»
Μαλάντρινον	35.987	πρ. «Πολυτώ»
Πράϊμ	10.469	πρ. «Α. Κυπριανός»
Σεκιουρίτας	7.033	πρ. «Βόλος»
Σκάφη 113	2.476.133	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀρκάδιαν Φαίηθ	11.334	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ποτάμια	20.206	πρ. «Ἀρκάδιαν Σῆ»
Σκάφη 2	31.540	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλεξανδράκι	9.784	πρ. «Κύθνος»

Μαιρούλι	8.731	πρ. «Telfair Pioneer»
Πέργαμος	9.941	πρ. «Silver Shinko»
Περικλῆς	9.783	πρ. «Λεωνῆς Χαλκούσης»
Βίγκορ	11.321	πρ. «Εὔβοια Λάκ»
Λαίδη Ἄντζελα	1.250	πρ. «Ἑλένη ΙΙ Β.»
Λάμα	3.727	πρ. «Βασίλης Δ.»
Σερβίνια ΙΙ	10.077	πρ. «Σερβίνια»
Ἀτλάντικ Μάτζεστυ	10.336	πρ. «Shinkai Maru»
Γ. Ροῦσσος ΙΙ	1.599	πρ. «Mishnish»
Μαρίτσα Πατέρα	11.167	πρ. «Manhattan»
Πρόδρομος	11.768	πρ. «Ταουφάου»
Τάρπον Σαντιάγκο	11.562	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀτλάντικ Κουήν	10.350	πρ. «Byakudan Maru»
Ἀτλάντικ Λίλυ	11.159	πρ. «United Pioneer»
Ἀπολλωνία Φάϊτερ	1.599	πρ. «Gert Staerke»
Κέϊπ Μαλέας	9.942	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ναρέϊτορ	10.982	πρ. «Νάξος Ἄϊλαντ»
Φρῆντομ Α.Σ.	9.282	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φρίο Σάντος	7.572	πρ. «Freezer King I.»
Ἐλευθερία ΙΙ	12.376	πρ. «Πλαστήρ»
Ἀνταῖος	10.936	πρ. «Nathalie»
Γουέστμαν	12.214	πρ. «Pikebank»
Ἥστμαν	12.214	πρ. «Tenchbank»
Θαλασσινή Μάνα	15.660	ὑπέστειλε ἑλληνική
Θερμαϊκός ΙΙ	16.893	πρ. «Nausicaa»
Μερίντιαν Σῆ	9.872	πρ. «Πέλωψ»
Τζώννυ Τού	15.660	πρ. «Θαλασσινή Κυρά»
Ἄννυ Πατέρα	9.095	πρ. «Arao»
Ἀριάνα	13.037	πρ. «Venus Island»
Εὐαγγελία ΙΙ	1.595	πρ. «Lemsterland»
Σάντερλαντ Σίτυ	6.053	πρ. «Ἔπος»
Βίκμαν	10.806	πρ. «City of York»
Γκλόρυ Στάρ	10.460	πρ. Κέϊπ Ματαπάς
Κόνμαν Ι	15.446	πρ. «Ibn Jubayr»
Κόνμαν ΙΙ	15.043	πρ. «Ibn Sina»
Νόρθμαν	12.238	πρ. «Tamathai»
Σκαῦμάν	11.679	πρ. «Everdown»
Σπίθα	27.880	πρ. «Silver Ace»
Κάππα Βέντσουρ	10.430	πρ. «Agnes Venture»
Νινή Πατέρας	9.206	πρ. «Alca
Ματζέστικ	10.991	πρ. «Μῆλος Ἄϊλαντ»
Σκάφη 42	441.716	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἅης Γιώργης	11.621	πρ. Ἅγιος Νικόλαος
Ἥστ Πράϊντ	6.721	πρ. «Σητεία Μπιούτυ»
Σάουθ Γουϊντ	12.376	πρ. «Αἰγίς Τόπικ»
Ἄθενς Ἐξπρές	6.326	πρ. «Brisbane Trader»
Ἀτλάντικ Πρόγκρες	12.804	πρ. «Mt. Powell»
Κέϊπ Σουπήριορ	8.896	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κένταυρος	11.954	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μιμή Κ.	3.201	πρ. «Δήμητρα Γκλόρυ»
Ὄλυμπος	1.395	πρ. «Irafos»
Τράνσκέϊπ	5.538	πρ. «Ἐλ Γκρέκο»
Ἄρανδρος	8.826	πρ. «Ἄρκανδρος»
Ἐστρέλα ντό Μαρ	1.199	πρ. «Μαρία 1»
Ἶρις	5.278	πρ. «Σωτήρης»
Καρίνα	11.954	ὑπέστειλε ἑλληνική
Λάκυ Ἄστρον	8.558	πρ. «Rio Neuquen»
Λάκυ Θάντερ	8.558	πρ. «Rio Calingasta»
Λάκυ Κάρριερ	8.558	πρ. «Rio Marapa»
Λάκυ Ρόουζ	8.558	πρ. «Rio Abaucan»
Λάκυ Σκόουπ	8.558	πρ. «Rio Pilcomayo»
Λάκυ Στάρ	8.558	πρ. «Rio Los Sauces»
Λάκυ Φορς	10.409	πρ. «Rio Parana»
Μάρκ Ἄϊλαντ	1.516	πρ. «Irafoss»
Μελίνα	1.558	πρ. «Rikke Isa»
Ἀράμπιαν Σάν	4.995	πρ. «Ἐσμεράλντα ΙΙ»
Βαλεντίνο	3.822	πρ. «Ἀριστοῖος»
Ἐσπρίτ	9.985	πρ. «Ἐλπίδα»
Πλατύτερα	13.684	πρ. «Ocean Harmonia»
Τζώρτζια Τ.	10.058	πρ. «Fairship»
Ἀκούρ ΙΙ	8.824	πρ. «Ἀλέα»
Ἀπολλωνία ΙΧ	1.437	πρ. «Virgilia»
Ἀπολλωνία Χ	1.546	πρ. «Chris Isa»
Ἀπολλωνία Λάκ	1.599	πρ. «Veerhaven»
Γεώργιος Χ.	1.599	πρ. «Τριαντάφυλος Μ.»
Κύθηρα Σῆ	1.499	πρ. «Selfoss»
Πάναδρος	8.826	πρ. «Ἄρανδρος»
Σωκράτης	9.076	πρ. «Silaga»
Τρέϊντερ	9.305	πρ. «Παλόμα»
Πάνορμος Χάρμονυ	9.979	πρ. «Ἀριστεύς»
Πάνορμος Βίκτορυ	9.982	πρ. «Ἀδάμας»
Πλύμουθ	8.825	πρ. Μιχάλης
Τριάς Γιούνιτυ	12.463	πρ. Φρατζῆς
Τέτι	10.328	πρ. «Dido»
Ἄννα Σιέρρα	7.402	πρ. «Ἀκτή»
Εὐαγγελία Ι.	1.598	πρ. «Haugo»
Κυκλάδες	10.313	πρ. «Σῆ Ρόουζ»
Ρήτζεντ	6.016	πρ. «Μαραθών»
Σῆ Χάρβεστ	13.079	πρ. «Mt. Harvard»
Ἀντζέλικα	3.201	πρ. «Arabian Glory»
Βεβέϋ	9.857	πρ. «Ἀγήνωρ»
Γουϊντφωλ	3.971	πρ. «Ἶος Ι.»
Λίμαν	5.926	πρ. «Summer Moon»
Μητέρα Σωτηρία	8.372	πρ. «Dominique»
Μοντρώ	9.924	πρ. «Ἀκουαμαρίν»
Ὄσεαν Ντόουβ	8.734	πρ. «Southern Friendship»
Τζώρτζ Δ.	12.376	πρ. «Stone Cross»
Γκόλντεν Ρέϋ	6.911	πρ. «Summer Ray»
Νιού Φέϊμ	9.907	πρ. «Payime»
Χαλκεών	13.689	πρ. «Ocean Harvest»
Σκάφη 58	442.028	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ράνια	1.213	πρ. «Ἀνθούλα Ι.»
Σκάφος 1	1.213	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σήγουϊντ 2.	28.025	πρ. «Σήγουϊντ»
Ἀνδρέας Ζ.	6.898	πρ. «Sunny Hawk»
Σηγκρέϊς	40.553	πρ. «Jadecorn»
Σκάφη 3.	75.476	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Ναβιγκέϊτορ	2.219	πρ. «Koyo Maru»
Κύπρος Γκλόρυ	17.875	πρ. «Valletta Trader»
Λρύνα	93.547	πρ. «Ἀκτιάς»
Μόντεστυ	8.870	πρ. «Matadi»
Ρεσίφ	30.067	ὑπέστ. παναμαϊκή
Ἐντέβορ	17.355	πρ. «Wise»
Λακωνία ΙΙ	13.161	παρέμεινε στή δύναμη
Σῆ Γκλόρυ	17.724	πρ. «Procrest»
Σηπράϊντ ΙΙ	18.631	πρ. «Σηπράϊντ»
Καλιόπη	17.485	πρ. «Γουέλκομερ»
Πίβοτ	109.979	πρ. «Γκαλλάντ»
Νομικός Δ.	41.187	πρ. «Texako Darien»
Στάρ Ρέϊ	99.011	πρ. «Honam Ruby»

Τσάριοτ	47.133	πρ. «Golden Tiger»
Έτέρνιτυ	129.216	πρ. «Kinko Maru»
Γιουνάϊτεντ Βέντσιουρ	13.161	πρ. «Λακωνία ΙΙ»
Καλυψώ	40.110	ὑπέστειλε ἑλληνική
Όσεαν Μέϊντ	51.227	πρ. «Νεράϊδα»
Μπόνι	126.413	πρ. «Iskar II»
Πλάτινουμ	105.553	πρ. «Fairfield Sunrise»
Αἴας	122.936	πρ. «Jurmo»
Ἀκτίνια	109.567	πρ. «Gibraltar»
Κόραλ Κέϊπ	112.825	πρ. «Aquilla»
Ἄναξ	122.936	πρ. «Jaarli»
Νόβελτυ	117.178	πρ. «Taisetsu»
Σκάφη 25	1.585.366	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

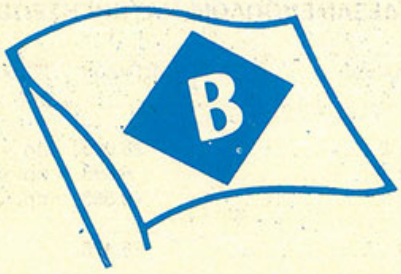
Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εὐα Π.	25.694	πρ. «Saga»
Σκάφος 1	25.694	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀναμπέλλα Τού	19.451	μετ. «Κίκα» (κ.)
Τάρπον Στάρ	15.296	μετ. «Θεμιστοκλῆς Πετράκης» (κ.)
Τάρπον Στάρ	15.359	μετ. «Ἄννυ Πετράκη» (κ.)
Δ. Φορτουνέε	10.562	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λάκυ Μάν	16.650	σωστό ὄνομα «Λάκυμαν» (κ.)
Σκάφη 5	77.318	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀγγελική Η	13.443	μετ. «Κύπρος Στάρ»(κ.)
Κάρντιφ	9.206	μετ. «Λάρα Σ.»(ε.)
Ἄστρον	12.252	διάλυση Ταϊβάν
Βάνγκουαρντ	19.392	μετ. «Ἀλίντα» (μ.)
Λέρος Κάπταιν	14.720	διάλυση Σαγκάη
Λόϋαλτυ	22.523	διάλυση Ταϊβάν
Φόρτ	15.275	μετ. «Ἄλγκα» (μ)
Κάστλ	17.674	μετ. «Ὡρόρα»(κ.)
Κονκόρντ	19.691	διάλυση Ἰνδία
Μυνίκα	11.651	διάλυση Φορμόζα
Κέϊπ Ταίναρον	9.792	διάλυση Ἰνδία
Κύπρος Στάρ	13.443	μετ. «Κύπρος Στάρ Ι.» (κ.)
Όσεαν Γουίνερ	59.639	ἐπωλλήθη ἀλλοδαπούς
Πλάτων Χ	10.102	ξένα συμφέροντα
Σιένα	17.247	διάλυση Ταϊβάν
Μάνιξ ΙΙ	25.120	μετ. «Καπετάν Λευτέρης» (ε.)
Μερκάτωρ	17.638	ἐπωλήθη Κύπρο
Όσεαν Τσάμπιον	13.208	διάλυση Τσιταγκογκ
Ἰόνιαν Προσπέριτυ	18.155	διάλυση Ἰνδία
Μπολερό	21.743	μετ. «Κάντια» (κ.)
Ἀλέκος Μ	20.715	μετ. «Μαστρογιώργης (κ.)
Γκόλντεν Χάρβεστ	13.179	ὕψωσε ἑλληνική
Εἰρήνη Κ	14.671	μετ. «Βασσιλική ΙΙ»(Κ.)
Ἑλλόσποντος Στρέϊτ	16.207	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κωνσταντῖνος V	20.328	μετ. «Νίκας» (κ.)
Εἰρήνη Μ	23.597	μετ. «Ἄπτερα»(κ.)
Ἐργίνα	15.478	μετ. «Ἅγιος Χαράλαμπος» (κ).
Ἰωνία	10.524	μετ. «Ἀντιγόνη» (Μπχ.)
Πάνορμος Γκλόρυ	9.416	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάν Τζώρτζ	10.339	μετ. «Γιούνιον» (κ.)
Βιτάλι	15.941	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς



ΕΥΧΕΣ, ΠΟΛΛΕΣ ΕΥΧΕΣ
ΓΙΑ ΕΝΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΧΡΟΝΟ

PRODROMOS LINES S.A.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΒΟΡ. ΕΥΡΩΠΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ
85 Τ ΩΣ ΚΑΙ ΨΥΚΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ,
ΤΗΛΕΦ.: 4524941, 4524828, 4526827
TELEX: PROD 21 2585, ELCA 21 2426

Θέτις	20.432	μετ. «Φλάμπουρο»(κ.)
Νίκας	20.328	σημαία Όνδούρας
Χάρισμαν	9.369	διάλυση Τουρκία
Δημήτρης Π.	19.419	διάλυση Ταϊβάν
Θεαντώ Α.Σ.	22.866	επωλήθη άλλοδαπούς
Σηεξπρές	17.203	σημαία Μάλτας
Σκάφη 37	641.926	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρκάδιαν Σκάϋ	10.987	διάλυση Ίνδία
Άρκάδιαν Φαίηθ	11.334	διάλυση Ίνδία
Σάν Γουαίηβ	18.375	διάλυση Κίνα
Σκάφη 3	40.696	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βασίλης Δ.	3.827	μετ. «Λάμα»(κ.)
Άγιος Σπυρίδωνας	1.573	μετ. «Ρέα Στάρ»(ε.)
Φρίο Σάντος	7.572	επωλήθη άλλοδαπούς
Άτλάντικ Κουήν	10.350	ύψωσε έλληνική
Έναρξις	11.083	ύψωσε έλληνική
Έλευθερία ΙΙ	12.376	όλική άπώλεια
Θαλασσινή Μάνα	15.660	επωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 7	62.441	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άναστασία Ένα	1.598	επωλήθη άλλοδαπούς
Δήμητρα Γκλόρυ	3.206	μετ. «Μιμή Κ.»
Μέλοντυ	6.110	διάλυση Τσιταγκόγκ
Μπρέϊβ Θέμις	9.324	βυθίστηκε Κρητικό πέλαγος
Τιτισή	9.025	διάλυση Πακιστάν
Δημήτρης Ν.	3.784	διάλυση Ν. Κορέα
Νιού Φόρτσιουν	8.516	διάλυση Ταϊβάν
Ώκεανίς	9.930	διάλυση Ίνδία
Σάντα Άννα	10.185	ξένα συμφέροντα
Μιμή Κ.	3.201	βυθίστηκε Άλμέρια
Ρέϊζομπιλλ	11.407	μετ. «Μπίλλ» (Κέϋλ)
Άρανδρος	8.826	μετ. «Πάνανδρος»(κ.)
Σάντα Μπάρμπαρα	6.098	ξένα συμφέροντα
Τριαντάφυλλος Μ.	1.597	μετ. «Γεώργιος Χ.»(κ.)
Γρηγόριος Δ.	9.481	διάλυση Μπαγκλαντές
Ντάρτ	9.953	διάλυση Ίνδία
Άναστάσιος	16.629	μετ. «Nivi»(ε.)
Μπριγκαντούν	9.225	διάλυση Τσιταγκόγκ
Ντίνος	11.056	επωλήθη διάλυση
Ρήτζεντ Σάν	15.932	επωλήθη Ίταλίς
Σάρος	9.986	διαγράφεται
Σπύρος Γ.Π.	1.404	όλική άπώλεια
Άκτή	7.402	μετ. «Άννα Σιέρα»(Κ.)
Μαραθών	6.034	μετ. «Ρήτζεντ»(κ.)
Νανώ Κ.	1.477	επωλήθη άλλοδαπούς
Σή Ρόουζ	10.313	μετ. «Κυκλάδες»(κ.)
Φόρουμ Κράφτσμαν	10.219	μετ. «Κράφτσμαν»(κ)
Άπολλωνία Χ.	1.546	μετ. «Marc Liner»(κ.)
Κέϊπ Χόουπ	6.741	επωλήθη άλλοδαπούς
Κύθηρα Σή	1.499	επωλήθη άλλοδαπούς
Αίολος	3.858	επωλήθη άλλοδαπούς
Άράμπιαν Σάν	4.995	μετ. «Παναγία Σπηλιανή»(ε.)
Άρτάκι	7.574	επωλήθη άλλοδαπούς
Τζώρτζια Τ.	10.058	μετ. «Άλεξάνδρεια»(ε.)
Τρέϊντερ	9.305	βυθίστηκε Ίνδικό
Φαίδρα	1.571	όλική άπώλεια
Σκάφη 36	259.065	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σένιορ Σπύρος Β.	4.975	διάλυση Ίνδία
Έμπρες	8.187	ύψωσ. σημ. Μπαχάμας
Άνθούλα Ι.	1.204	μετ. «Ράνια»(κ.)
Λευκάς	2.435	διαγράφεται
Ράνια	1.213	επωλήθη άλλοδαπούς
Άγιος Νεκτάριος	2.056	επωλήθη διάλυση
Σή Λάκ ΙΙ	5.289	διαγράφεται
Τενάσιτυ	5.510	διαγράφεται
Κοσμάς Κ.	7.126	διάλυση Τουρκία
Σκάφη 9	37.995	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σήγουϊντ	28.025	μετ. «Σήγουϊντ 2»(κ.)
Σημάτζικ	32.995	ύψωσε σημ. Μάλτας
Σαίντ Τζών	21.619	μετ. «Σαίντ Τζών ΙΙ»(μ.)
Σηγκρέϊς	40.553	ύψωσε σημ. Μάλτας
Σκάφη 4	123.192	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιαγιαμαρία	16.489	ύψωσε έλληνική
Όραμα	20.793	ύψωσε έλληνική
Πανόραμα	20.792	ύψωσε έλληνική
Καλλιόπη ΙΙ	14.948	επωλήθη άλλοδαπούς
Άντζελ	115.871	διάλυση Φορμόζα
Γκαλλάντ	109.979	μετ. «Πίβοτ»(κ.)
Καλυψώ	35.450	ύψωσε έλληνική
Λένι	79.249	ύψ. σημ. Μπαχάμας
Άντάρκτικα	120.787	διάλυση Κίνα
Σή Γκλόρυ	17.724	μετ. «Σηγκλόρυ»(ε.)
Λαίδη Α.	115.042	όλική άπώλεια Περσικό
Λέοντας	52.830	ύψωσε έλληνική
Ρεσίφ	30.067	μετ. «Γέρος»(κ.)
Νάξος	1.971	μετ. «Πάρος»(κ.)
Ζίρκον	17.485	μετ. «Πιούριτυ»(π.)
Λακωνία ΙΙ	13.161	μετ. «Γιουνάϊτεντ Βέντσιουρ»(κ.)
Νεράϊδα	50.897	μετ. «Όσεαν Μέϊντ»(κ.)
Ούρανία	44.689	επωλήθη
Κουντουριώτης	54.540	επωλήθη άλλοδαπούς
Σή Μπρέϊβρυ	17.795	σημαία Μάλτας
Καλυψώ	40.110	επωλήθη άλλοδαπούς
Σή Μπόρν	17.795	σημαία Μάλτας
Σκάφη 22	1.008.464	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπελστάρ	31.292	ύψωσε παναμαϊκή

Κυρνίκος Ε.	25.272	διάλυση Ταϊλάνδη
Σάννυ	12.001	διάλυση Μπαγκλαντές
Πρόφεσυ	12.222	μετ. «Dart» (π.)
Πετρολίνα VII.	13.408	μετ. «Βάϊν»(κ.)
Σκάφη 5.	94.195	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε σημαντική αὔξηση στό κυπριακό νηολόγιο, κατά 170 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 3.725.277 τον. γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1986, δύναμη, μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τήν ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαία ἀπό:

783 σκάφη, 11.798.506 τον. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Τά ἐγγραφέντα ἀνῆλθαν σέ 35, συνολικῆς χωρητικότητας 531.147 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορία καί ἡλικία ὡς ἑξῆς:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86.	1	τ.γκρός	19.211
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.	9	»	153.478
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.	8	»	60.399
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.	8	»	43.505
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-86.	4	»	135.725
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.	3	»	50.875
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965.	2	»	67.954
Σύνολο σκάφη.	35		531.147

Τά διαγραφέντα κατά τό ἴδιο χρονικό διάστημα ἦταν 22, συνολικῆς χωρητικότητας 382.089 τον. γκρός καί καταχωροῦνται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.	6	τ.γκρός	166.597
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	14.769
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-86.	1	»	1.213
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.	3	»	15.927
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.	9	»	48.841
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.	1	»	93.547
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	41.195
Σύνολο σκάφη.	22		382.089

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σημέριτ.	19.211	πρ. «Belo Mundo»
Σκάφος 1.	19.211	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄλγκα.	16.134	πρ. «Φόρτ»
Ἀλίντα.	19.375	πρ. «Βάνγκουαρντ»
Ροδάνθη.	16.229	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ὥρόρα.	17.674	πρ. «Κάστλ»
Σηντιούτυ.	18.025	πρ. «Reynolds»
Λέρος Χόουπ.	15.216	πρ. «Μέρρυλαντ»
Ἐλευθερώτρια.	17.510	πρ. «Μαρίτσα Π. Λεμού»
Νικόλαος Α.	16.112	πρ. «Νικόλαος Α.»
Σήεξπρες.	17.203	ὑπέστειλε κυπριακή
Σκάφη 9.	153.478	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κώστας Η.	9.981	πρ. «Ἀμύντας»
Νικόλας.	2.213	πρ. «Μενέλαος Θ.»
Εστορίλ.	9.162	ὑπέστ. παναμαϊκή
Ἀβάνας.	8.915	πρ. «Ἄννα Δρακοπούλου»
Κλεοπάτρα.	8.915	πρ. «Τζέϊντ»
Φλόρες.	9.048	πρ. «Πέρλ Μπαίη»
Νῆσος Κεφαλλονιά.	9.247	πρ. «Ἄτρωτος»
Κυριακή.	2.918	πρ. «Λευκάς Σάν»
Σκάφη 8.	60.399	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μάουντ Παρνασσός.	1.198	πρ. «Herend»
Ἄριες.	7.839	ὑπέστειλε ἑλληνική
Λαγός.	6.132	πρ. «Μπράβο Σέρες»
Ὄσεαν Μπαίη.	4.632	πρ. «Κάσσιαν Γκλόρυ»
Θεόδωρος Γ.	1.579	πρ. «Rosemary Everard»
Μπραζίλιαν Στάρ.	5.060	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μ. Συκουτρής.	6.448	πρ.«Avance»
Λειξόες.	10.617	πρ. «Πίνδαρος»
Σκάφη 8.	43.505	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σηέμπρες.	40.558	πρ. «Tricorn»
Σημάτζικ.	32.995	ὑπέστειλε κυπριακή
Σαίντ Τζών II.	21.619	πρ. «Σαίντ Τζών»
Σηγκρέϊς.	40.553	ὑπέστειλε κυπριακή
Σκάφη 4.	135.725	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σητρέϊντερ II.	15.285	πρ. «Port Joinville»
Σημπρέϊβρυ.	17.795	ὑπέστειλε κυπριακή
Σημπόρν.	17.795	πρ. «Σῆ Μπόρν»
Σκάφη 3.	50.875	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τενάσιτυ.	41.195	πρ. «Παπανικολῆς»
Φρῆμαν.	26.795	πρ. «Toundja»
Σκάφη 2.	67.954	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρίο Γκράντε.	43.598	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς

Θάλια	17.382	διάλυση Κινα
'Αρκτοῦρος Στάρ	15.421	διάλυση 'Ινδία
Μιλενάκι	15.345	ὑψωσε ἑλληνική
Αἴολος Κ.	40.787	ἐπωλήθη διάλυση
Σάο Πάολο	34.064	μετ. «'Ελντόρα»(π.)
Σκάφη 6	166.597	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αννούλα	14.769	διάλυση Φορμόζα
Σκάφος 1	14.769	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κιρίμπατι	1.213	ἐπωλήθη
Σκάφος 1	1.213	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νῆσος Δῆλος	4.207	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πέτρος Ζ.	1.876	διάλυση Γκαντάνι
Νόρδερν Τρέϊντερ	9.844	διάλυση Χουάγκπου
Σκάφη 3	15.927	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Οδυσσεύς	11.120	διάλυση Πακιστάν
Στόρμ Οὐάν	1.409	βυθίστηκε 7/2
'Ιόνιαν Γκρέϊς	3.825	μετ. «Πήγασος Στάρ»(ε.)
Ἄριες	7.839	διάλυση 'Ινδία
Ὄσεαν Μπαίη	4.632	διάλυση Γκαντάνι
'Ιόνιαν Ντέστινυ	3.704	ἐπωλήθη διάλυση
Νῆσος Σέριφος	5.827	διάλυση Κίνα
'Ιόνιαν Σπίριτ	3.993	μετ. «Regulus Star»
Τηλέμαχος	6.492	μετ. «Tel Star» (κεϋλ.)
Σκάφη 9	48.841	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ακτιάς	93.547	μετ. «Λούνα»(κ.)
Σκάφος 1	93.547	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τενάσιτυ	41.195	διάλυση Ταϊβάν
Σκάφος 1	41.195	

'Από τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε αὔξηση κατά 13 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 149.058 τον. γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1986 δύναμη μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τήν σημαία τῆς ΜΑΛΤΑΣ ἀπό:

60 σκάφη, 508.329 τον. γκρός

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Χωρίς καμμία ποσοτική μεταβολή τό ἀγγλικό νηολόγιο καθώς οἱ μόνες μεταβολές πού σημειώσαμε ἕως τό τέλος τοῦ 1987 ἦταν ἡ μετονομασία τοῦ μπάλκερ «Πάλμ Πράϊντ», 22.617 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1966 σέ «Στάρ ὀφ 'Αλεξάνδρεια» καί ἡ ἐγγραφή τοῦ μπάλκερ «Λεδέα Τ.», 17.656 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1963, πρώην «Λεδέα», πού πωλήθηκε ἀργότερα σέ Κινέζους διαλυτές.

Ἔτσι ἡ ἑλληνόκτητη δύναμη ὑπό ΑΓΓΛΙΚΗ σημαία περιλαμβάνει:

7 σκάφη, 112.208 τον. γκρός

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΑΣ

Αὐξημένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό νηολόγιο τῶν νήσων τῆς Καραϊβικῆς. Οἱ ἐγγραφές ἀνῆλθαν σέ 24 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 820.699 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	3	τ.γκρός	83.665
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	5	»	116.986
Φορτηγά νεότευκτα	2	»	21.022
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-86	3	»	31.047
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	4	»	37.414
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	8.187
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-86	2	»	207.764
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	4	»	314.614
Σύνολο σκάφη	24		820.699

Οἱ διαγραφές ἀνῆλθαν σέ 5 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 144.440 τον. γκρός:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86	1	τ.γκρός	34.447
Φορτηγά νεότευκτα	1	»	10.511
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	9.885
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-86	1	»	47.344
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	42.253
Σύνολο σκάφη	5		144.440

'Ακολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Παντοκράτωρ	30.639	ὑπέστειλε ἑλληνική
Καπετάνισσα	30.649	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σῆ Γουΐσπερ	22.377	πρ. «Federal Fraser»
Σκάφη 3	83.665	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεοτόκος	55.032	πρ. «Obo Baron»
'Αντιγόνη	10.793	πρ. «'Ιωνία»
'Ελπιδοφόρος	16.822	ὑπέστειλε ἑλληνική.
Φάϊτερ	16.421	πρ. «'Ελένη»
Φόρτσουν	17.918	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφη 5	116.986	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκιμος	10.511	ύπέστειλε ελληνική
Άραμης	10.511	ύπέστειλε ελληνική
Σκάφη 2.	21.022	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κορονέτ	9.862	ύπέστειλε ελληνική
Πλάνετ	9.864	ύπέστειλε ελληνική
Χόουπ Μπαίη	11.231	πρ. «Άργοναύτης»
Σκάφη 3.	31.047	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κόμετ	9.824	ύπέστειλε ελληνική
Νικόλ	11.462	πρ. «La Rochelle»
Σάντεϊκαιηπ	8.064	πρ. «Horncap»
Σάντεϊμπαιη	8.064	πρ. «Hornbay
Σκάφη 4.	37.414	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έμπρες	8.187	ύπέστειλε κυπριακή
Σκάφος 1.	8.187	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσποντ Τατίνα	47.344	ύπέστειλε ελληνική
Λουϊζιάνα	160.420	πρ. «Lyria»
Σκάφη 2.	207.764	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκαλερί	81.257	ύπέστειλε παναμαϊκή
Λένι	79.249	ύπέστειλε κυπριακή
Νικόλαος	61.000	πρ. «World Horizon»
Άλαμπάμα	93.108	πρ. «Jacaranda II»
Σκάφη 4.	314.614	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άστερίξ	34.447	ύψωσε ελληνική
Σκάφος 1.		34.447

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άραμης	10.511	διαγράφεται
Σκάφος 1.	10.511	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αίολος	9.885	επωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφος 1.	9.885	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσποντ Τατίνα	47.344	ύψωσε ελληνική
Σκάφος 1.	47.344	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρχόντισσα	42.253	μετ. «Άμόλυντος»(κ.)
Σκάφος 1.	42.253	

Μετά τίς άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση στό νηολόγιο τών Μπαχάμας κατά 19 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 676.259 τον. κρός άπό τήν όποία συνάγεται ότι ή σημερινή δύναμη ύπό τήν σημαία τών ΜΠΑΧΑΜΑΣ είναι:

29 σκάφη, 1.037.569 τον. γκρός

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Μειωμένη παρουσιάζεται ή κίνηση στό νηολόγιο τών Φιλιππίνων. Οί έγγραφές κατά τό δωδεκάμηνο πού πέρασε ήταν μόνο 2 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 65.715 τον. γκρός, ένώ τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν 2 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 12.739 τον. γκρός.

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Στένα Φορτούνα	35.208	πρ. «Κάπταιν Σταμάτης»

Ἀνίτο.....	30.507	ὑπέστειλε λιβεριανή
Σκάφη 2.....	65.715	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γλασκώβη.....	8.915	διαγράφηκε
Πόρτο Κορώνη.....	3.824	μετ. «Luck»(π.)
Σκάφη 2.....	12.739	

Μέ τίς ἀνωτέρω μεταβολές ἡ σημαία τῶν Φιλιππίνων ἐμφανίζει σταθερότητα στόν ἀριθμό τῶν πλοίων ἀλλά αὔξηση στήν συνολική χωρητικότητα κατά 52.976 τον. γκρός ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν παλαιά δύναμη μᾶς δίνει τή σημερινή ἑλληνόκτητη δύναμη ὑπό τή σημαία τῶν ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ἀπό:

9 σκάφη, 196.660 τον. γκρός

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Μόνον διαγραφές παρουσιάζει ἡ κίνηση στό νηολόγιο τοῦ Λιβάνου. Συγκεκριμένα διαγράφηκαν 2 μπάλκ κάρριερς συνολικῆς χωρητικότητας 31.293 τον. γκρός. Πρόκειται γιά τά σκάφη «Περσεύς» 15.668 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1966, πού ἐπωλήθη πρός διάλυση στήν Κίνα καί «Νηρεύς», 15.625 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1966, πού ἐπωλήθη σέ ξένα συμφέροντα.
Μέ τίς ἀνωτέρω μεταβοές ἡ Λιβανική σημαία ἐμφανίζει μείωση ακτά 2 σκάφη, 31.293 τον. γκρός ἡ ὁποία ἀφαιρούμενη ἀπό τή δύναμη τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1986 μᾶς δίνει τή σημερινή ἑλληνόκτητη δύναμη ὑπό σημαία ΛΙΒΑΝΟΥ ἀπό:

15 σκάφη, 212.609 τον. γκρός

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Τά ἐγγραφεντα ἀνῆλθαν σέ 11 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 68.484 τον. γκρός:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75..	1	τ.γκρός	20.328
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-86.....	1	»	2.144
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	5	»	35.775
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	4	»	10.237
Σύνολο σκάφη.....	11		68.484

Τό ἴδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν 7 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 38.898 τον. γκρός:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75..	1	τ.γκρός	14.852
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	»	15.560
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	3	»	5.648
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75...	1	»	2.838
Σύνολο σκάφη.....	7		38.898

Ἀκολουθεῖ ὁ κατάλογος τῶν μεταβολῶν αὐτῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νίκας.....	20.328	ὑπέστειλε κυπριακή
Σκάφος 1.....	20.328	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάμ Λούης.....	2.144	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφος 1.....	2.144	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δώρα.....	6.842	ὑπέστειλε ἑλληνική
Παναγία.....	8.718	πρ. «Παναγία Π.»
Λευκάς Ἄϊλαντ.....	1.205	πρ. «Sagana
Πρῶτος.....	9.677	πρ. «Ἄγγελος Πρωτοστάτης»
Ἰβάν.....	9.333	πρ. «Marija Ivanic»
Σκάφη 5.....	35.775	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μάρθα.....	1.096	πρ. «Ἄνκο»
Πλάτων Ρῆφερ.....	2.603	πρ. «Maracana»
Λευκάς Σάν.....	2.596	πρ. «Paxi»
Μαρίλια.....	3.942	πρ. «Stefans»
Σκάφη 4.....	10.237	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἔλ Σόλ.....	14.852	διαγράφεται
Σκάφος 1.....	14.852	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δώρα.....	6.842	διάλυση Ἰνδία
Παναγία.....	8.718	διάλυση Ἰνδία
Σκάφη 2.....	15.560	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄνκο.....	1.141	μετ. «Μάρθα»(Ὀνδ.)
Στρέγκα.....	1.911	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λευκάς Σάν.....	2.596	μετ. «Κυριακή»(μ.)
Σκάφη 3.....	5.648	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θήτα Πήγασος.....	2.838	μετ. «Ρέϊνμποου» (Κεϋλ.)
Σκάφος 1.....	2.838	

Ἀπό τίς μεταβολές αὐτές προέκυψε αὔξηση κατά 4 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 29.586 τον. γκρός ἡ ὁποία προστιθέμενη στή δύναμη τῆς ὑπό σημαία ΟΝΔΟΥΡΑΣ ἑλληνόκτητης ναυτιλίας μᾶς δίνει τή σημερινή δύναμη ἀπό:

16 σκάφη, 86.663 τον. γκρός

Η ΚΕΎΛΑΝΗ

Τό 1987 οἱ ἐγγραφές ἀνῆλθαν σέ 5 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 35.019 τον. γκρός:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	4	τ.γκρός	32.181
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75...	1	»	2.838
Σύνολο σκάφη.....	5		35.019

Τό ἴδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκε ἕνα σκάφος:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75...	1	τ.γκρός	17.399
Σύνολο σκάφη.....	1		17.399

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπίλλ.....	11.407	πρ. «Ρέϊζορμπιλλ
Τοξότης.....	9.627	πρ. «Λίψ»
Τζέμινι.....	8.812	πρ. «Σορόκος»
Ἀφροδίτη.....	2.335	πρ. «Fastock»
Σκάφη 4.....	32.181	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρέϊνμποου.....	2.838	πρ. «Θήτα Πήγασος»
Σκάφος 1.....	2.838	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καλού.....	17.399	μετ. «Ὀλεμάρ»(κ.)
Σκάφος 1.....	17.399	

Μέ τίς ἀνωτέρω μεταβολές ἡ ὑπό σημαία ΚΕΎΛΑΝΗΣ ἑλληνόκτητη δύναμη σημείωσε αὔξηση κατά 4 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 17.620 τον. γκρός καί περιλαμβάνει στίς 31 Δεκεμβρίου 1987:

5 σκάφη, 35.019 τον. γκρός

Μέ τίς ἀνωτέρω μεταβολές ἡ ὑπό σημαία ΚΕΎΛΑΝΗΣ ἑλληνόκτητη δύναμη σημείωσε αὔξηση κατά 4 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 17.620 τον. γκρός καί περιλαμβάνει στίς 31 Δεκεμβρίου 1987:

5 σκάφη, 35.019 τον. γκρός

ΟΙ ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ

Χωρίς καμμία μεταβολή τό 1987, τό νηολόγιο τῶν Μαλντίβων νήσων περιλαμβάνει:

2 σκάφη, 4.323 τον. γκρός

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Χωρίς καμμία ἡ μεταβολή ὑπό τήν σημαία τῆς Νέας Ζηλανδίας δύναμη τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, παραμένει μέ:

3 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 52.307 τον. γκρός

μέ τήν κατωτέρω σύνθεση, κατά κατηγορίες πλοίων:

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82...	1	τ.γκρός	19.867
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75...	2	»	32.442
Σύνολο σκάφη.....	3		52.309

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΔΕΚΑΤΡΙΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Παραθέτομε κατωτέρω, τούς ἀριθμούς τῆς ἀνοδικῆς πορείας τῶν ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοιοκτησίας ἀπο τό 1955 καί ἐντεῦθεν:

Τέλος ἔτους					
1955	1.035	πλοία	6.905.706	τον.γκρος	
» 1956	1.181	»	8.533.360	»	
» 1957	1.368	»	10.542.998	»	
» 1958	1.496	»	11.899.383	»	
» 1959	1.552	»	12.456.150	»	
» 1960	1.520	»	12.200.764	»	
» 1961	1.850	»	13.212.844	»	
» 1962	1.940	»	13.299.617	»	
» 1963	2.105	»	15.025.153	»	
» 1964	2.272	»	16.498.393	»	
» 1965	2.515	»	18.575.153	»	
» 1966	2.724	»	19.724.681	»	
» 1967	2.864	»	21.821.052	»	
» 1968	2.920	»	23.897.178	»	
» 1969	3.057	»	26.932.061	»	
» 1970	3.320	»	30.899.174	»	
» 1971	3.578	»	34.101.909	»	
» 1972	3.887	»	39.068.225	»	
» 1973	4.126	»	42.624.963	»	
» 1974	4.185	»	45.368.043	»	
» 1975	4.330	»	48.298.436	»	
» 1976	4.616	»	50.584.588	»	
» 1977	4.936	»	52.863.827	»	
» 1978	4.887	»	52.497.681	»	
» 1979	4.812	»	52.950.095	»	
» 1980	4.788	»	53.625.884	»	
» 1981	4.749	»	54.317.773	»	
» 1982.....	4.587	»	53.454.982	»	
» 1983.....	4.616	»	56.138.758	»	
» 1984.....	4.389	»	53.601.462	»	
» 1985.....	2.800*	»	43.908.875	»	
» 1986.....	2.546*	»	45.104.350	»	
» 1987.....	2.534*	»	47.536.688	»	

Ἀπό τό 1985 ὑπολογίζονται μόνο τά πλοῖα ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου (φορτηγά, μπάλκερς καί δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός καί παραλείπονται τά πλοῖα τῶν ἰδίων κατηγοριῶν 100 - 1.000 τον. γκρός, τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπά ἀνεξαρτήτως χωρητικότητας.

KATRADIS
GROUP OF COMPANIES
Leading in Marine Equipment

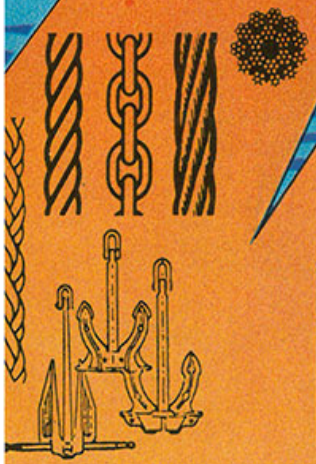
ESTD 1936

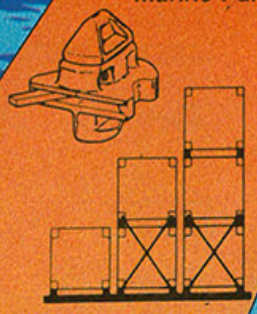
Πολλές εὐχές στήν Ἑλληνική Ναυτιλία καί τούς ἀνθρώπους της γιά ἕνα ἰδιαίτερα προσοδοφόρο 1988

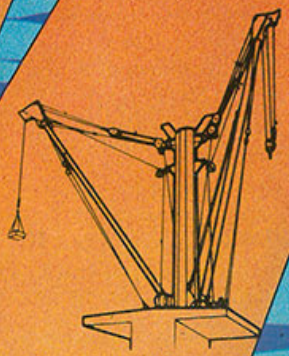
- Mooring Ropes
- Wire Ropes
- Anchors - Chains
- Accessories

- Container Lashing Systems & Fittings
- Cathodic Protection Systems - Sacrificial Anodes
- Marine Paints

- Riggings
- Slings
- Tarpaulins
- Constructions







Kappa Lamda

* World Wide Prompt Deliveries Network
* Duty Free Stock Piraeus
* Testing Facilities cap 250 T approved by the major Classification Societies
* Design - Construction
* Technical Service

KATRADIS
GROUP OF COMPANIES

Head offices
Psarron & Anapafseos, 186 48 Piraeus
Tel.: 4627800 - 4626269
Telex: 212880 - 212503
Fax: 4626268

ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΤΟΝΝΑΖ

ΜΟΝΟΝ ΕΝΝΕΑ ΠΛΟΙΑ — ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 231.150 ΤΟΝ. D.W.

Γιά ἔκτη συνεχή χρονιά συρρίκνωση παρουσιάζει ἡ πορεία τῶν ναυπηγήσεων τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, ἀπόρροια τῆς μακρόχρονης κρίσεως τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας καί τῆς σοβαρῆς ἀνισορροπίας μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως τοννάζ πού ὑφίστατο μέχρι καί κατά τό ὑπό ἀνασκόπηση ἔτος.

Τά ἀναφερόμενα ὑπό ναυπήγηση ἐννέα πλοῖα ἀφοροῦν τέσσερα πρόντακτ κάρριερς συνολικῆς χωρητικότητας 157.600 τον. d.w., δύο φορτηγά multipurpose 45.000 τον. d.w. καί τρία μπάλκ κάρριερς συνολικῆς χωρητικότητας 146.350 τον. d.w.

Κατά τή διάρκεια τοῦ 1987 παραδόθηκαν σέ Ἕλληνες ἐφοπλιστές 19 πλοῖα, 499.948 τον. γκρός, τά ὁποῖα κατά κατηγορία ἀναλύονται σέ 10 δεξαμενόπλοια (πρόντακτ κάρριερς) 246.360 τον. γκρός, ὀκτώ μπάλκ κάρριερς 240.625 τον. γκρός καί ἕνα φορτηγό πλοῖο χωρητικότητας 12.963 τον. γκρός.

Ἀπό τά 19 παραδοθέντα πλοῖα, 11 γράφηκαν στό ἐθνικό μας νηολόγιο καί ἀπό τά ὑπόλοιπα δύο προτίμησαν τή σημαία Λιβερίας, ἕνα τῆς Κύπρου καί πέντε γράφηκαν στό νηολόγιο τοῦ Παναμᾶ.

Σχολιάζοντας τήν πορεία τῶν ναυπηγήσεων καί ὑπό τό σημερινό πρίσμα μιᾶς ναυλαγορᾶς πού ὑπόσχεται εὐοίωνες συνθῆκες ἀπασχολήσεως, τουλάχιστον γιά τό ὁρατό μέλλον, ὁπωσδήποτε τά ἐλάχιστα ὑπό ναυπήγηση πλοῖα γιά λογαριασμό Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν δέν ἱκανοποιοῦν τίς προσδοκίες γιά ποιοτική καί ποσοτική ἀνανέωση τοῦ ἑλληνόκτητου τοννάζ.

Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ὅμως, θά ὑπογραμμίσουμε τήν πρόσκτηση, κατά τή διάρκεια τοῦ ἔτους πού πέρασε, ἑνός μεγάλου ἀριθμοῦ μεταχειρισμένων πλοίων ἱκανοποιητικῶν προδιαγραφῶν ἀπό Ἕλληνες ἐφοπλιστές σέ πολύ λογικά ἐπίπεδα τιμῶν, τά ὁποῖα ὑπόσχονται οὐσιαστικά κέρδη καί ἀπό πλευρᾶς ἐκμεταλλεύσεως καί ἀπό πιθανή μεταπώλησή τους σέ τρίτους.

Ἔτσι πρός τό παρόν, καί μέχρις ὅτου ἡ ναυλαγορά ἀποδείξει ὅτι κινεῖται πλέον σέ ὑγειά πορεία ἄς συμβιβαστοῦμε μέ τά πολλά καί καλά μεταχειρισμένα πλοῖα πού προσκτήθηκαν καί ἄς ἀποφύγουμε τήν ἀνάληψη ὑποχρεώσεων γιά νέες ναυπηγήσεις σέ τιμές πού ἤδη βαίνουν πλέον τήν ἀνιοῦσα.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΝ

Μέ τά 19 καθελκυσθέντα πλοῖα, 499.948 τον. γκρός, τόν χρόνο πού πέρασε, ἡ πορεία τῶν καθελκύσεων ἐμφανίζει μικρή ἄνοδο συγκρινομένη μέ τά 16 πλοῖα, 361.526 τον. γκρός τοῦ 1986, ἀλλά καί σημαντική μείωση ἔναντι τῶν 28 πλοίων 609.320 τον. γκρός πού καθελκύσθησαν τό 1985. Προστιθέμενα αὐτά τά 19 πλοῖα στό σύνολο τῶν πλοίων πού ἔχουν ναυπηγηθεῖ γιά λογαριασμό Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τά τελευταῖα 22 χρόνια, γιά τά ὁποῖα διατηροῦμε στοιχεῖα, φθάνουμε σέ ἕνα σύνολο 2.057 νεότευκτων πλοίων, 43.853.127 τον. γκρός.

Τέλος, ἀπό πλευρᾶς τονώσεως τοῦ ἑλληνικοῦ νηολογίου, 11 ἀπό τά 19 παραδοθέντα πλοῖα ὕψωσαν τήν κυανόλευκο προσθέτοντας σ' αὐτό 302.594 νεότευκτους τον. γκρός.

ΟΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ ΤΟΥ 1987

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Οἰνούσσιαν Πράϊντ....	Ἑλληνική	24.636	Χιουντάϊ
Οἰνούσσιαν Προύντενς	»	24.636	»
Οἰνούσσιαν Σήμαν.....	»	35.911	»
Οἰνούσσιαν Σκάϋ.....	»	36.630	»
Οἰνούσσιαν Στρένγκθ..	»	35.911	»
Οἰνούσσιαν Φάδερ....	»	35.911	»
Οἰνούσιαν Φάϊτερ.....	»	24.636	»
Πόρθος.....	Κύπρου	22.354	Ἐμάκ (Βραζιλία)
Πλοῖα..... 8		**240.625**	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Ἀλκυονίς.....	Ἑλληνική	17.612	Κάντα
Κρήτη Κόλορ.....	Ἑλληνική	26.874	Σπλίτ
Κρήτη Τσάμπιον.....	»	26.874	Σπλίτ
Πάουερ Βέντιουρ Λ....	Παναμᾶ	25.000	Χιουντάϊ
Πηΐς Βέντιουρ Λ.....	»	25.000	»
Πράϊντ Βέντιουρ Λ....	»	25.000	»
Πρίμα Βέντιουρ Λ.....	»	25.000	»
Πρόσπερ Βέντιουρ Λ...	»	25.000	»
Φερτίλιτυ Λ.....	Λιβερίας	25.000	»
Φρατέρνιτυ Λ.....	»	25.000	»
Πλοῖα..... 10		**246.360**	

ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Κρήτη Πλάτινουμ.....	Ἑλληνική	12.963	Μιτσουμπίσι

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθ. πλοίων	Τον. d w	Σύνολο τον. d w	Ναυπηγεία	Έτος Παραδόσεως
ΠΥΡΣΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ.....	Φρέντσιπ	2	22.700	45.400	Ίσικ. Χαρίμα	1988

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθ. πλοίων	Τον. d w	Σύνολο τον. d w	Ναυπηγεία	Έτος Παραδόσεως
ΕΛΕΤΣΟΝ ΚΟΡΠΟΡΕΪΤΙΟΝ.....	Πρόντακτ	4	39.400	157.600	KSEC	1988

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθ. πλοίων	Τον. d w	Σύνολο τον. d w	Ναυπηγεία	Έτος Παραδόσεως
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ.....	B.C.	1	68.000	68.000	Κόγιο	1988
ΚΑΣΟΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ.....	B.C.	1	38.000	38.000	Βραζιλίας	1988
Α.Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ.....	B.C.	1	40.350	40.350	Σανογιάσου	1989
Πλοία.....		**3**		**146.350**		

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well khown.
Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service,as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN INSURANCES AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

Τά ἀτυχήματα κατά τό 1987

ΑΥΞΗΣΗ ΣΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΛΛΑ ΜΕΙΩΣΗ ΣΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΟΛΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

Κατά τό χρονικό διάστημα ποὺ ἐξετάζουμε, μεταξύ Νοεμβρίου 1986 καί Ὀκτωβρίου 1987, ὁ ἑλληνόκτητος στόλος παρουσίασε αὔξηση στό συνολικό ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων μέ 354 περιπτώσεις ἔναντι 313 τῆς περασμένης περιόδου, Νοεμβρίου 1985 ἕως Ὀκτωβρίου 1986. Ὅμως ἡ γενική εἰκόνα δείχνει μία συνεχή μείωση τῶν ἀτυχημάτων ἀπό τό 1978, συνέπεια τῆς ποιοτικῆς βελτίωσης τοῦ στόλου καί τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων νά ἐπιμορφώσουν τά στελέχη καί τά κατώτερα πληρώματα τῶν πλοίων τους στήν πρόληψη ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

Συγχρόνως τό σύνολο τῶν πλοίων πού θεωρήθηκαν ὁλική ἀπώλεια σάν συνέπεια ἀτυχήματος καί διαγράφηκαν ἀπό τόν ἑλληνόκτητο στόλο μειώθηκε τό 1987 σέ 22 πλοῖα ἀπό 25 τῆς περασμένης περιόδου καί παράλληλα ἡ ἀπολεσθεῖσα χωρητικότητα μειώθηκε ἀπό 396.797 τον. γκρός τό 1986 σέ 337.758 τον. γκρός τό 1987.

Κατά τό ὑπό ἐξέταση δωδεκάμηνο αὐξήθηκαν σημαντικά οἱ βυθίσεις πλοίων (11 σέ σύγκριση μέ τίς 9 τοῦ 1986) καί τά ἀτυχήματα πού ἀναφέρονται σέ σύγκρουση καί ζημίες στή μηχανή.

Μεταξύ τοῦ Νοεμβρίου 1986 καί τοῦ Ὀκτωβρίου 1987 σημειώθηκαν σέ παγκόσμιο ἐπίπεδο 124 περιπτώσεις ἀτυχημάτων, συνολικῆς χωρητικότητας 1.111.887 τον. γκρός, πού ὁδήγησαν σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους ἀπό τά ὁποῖα μόνο τά 22 σκάφη χωρητικότητας 337.668 τον. γκρός ἀνῆκαν σέ Ἕλληνες.

Ἡ ἔρευνα καλύπτει τά ἀτυχήματα καί ζημίες πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἀνεξαρτήτως σημαίας, ἄνω τῶν 500 τον. γκρός καί τά στοιχεῖα συλλέγονται κατά τήν διάρκεια τοῦ ἔτους ἀπό τά καθημερινά δημοσιεύματα τοῦ Λόϋδς Λίστ, ἀναφορές τῆς Σάλβατζ Ἀσσοσιέϊσιον καί ἀπό τά στοιχεῖα κάθε γνωστοῦ ἑλληνόκτητου πλοίου, πού τηροῦν τά «Ναυτικά Χρονικά».

Στίς ὁλικές ἀπώλειες περιλαμβάνονται καί οἱ περιπτώσεις τῶν τεκμαρτῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν (CTL) ὅταν οἱ περιπτώσεις αὐτές ἐμφανισθοῦν στίς μηνιαῖες στατιστικές τῶν Λόϋδς, ὥστε νά εἶναι δυνατή ἡ σύγκριση μέ τίς παγκόσμιες ὁλικές ἀπώλειες. Ἀκολουθοῦμε δέ τήν ἴδια διαδικασία τά τελευταῖα χρόνια γιά νά μήν ἐπηρεάζεται ἡ συγκριτική ἀκρίβεια τῶν ἀριθμῶν μας.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά τό γεγονός ὅτι στόν σχετικό πίνακα πού ἀκολουθεῖ ἐμφανίζεται μία πλήρης εἰκόνα τῶν ἀτυχημάτων, παραθέτουμε περιληπτικά τά ναυτικά ἀτυχήματα κάθε μήνα συγκρίνοντάς τα μέ ἐκεῖνα τοῦ ἀντίστοιχου περυσινοῦ:

Τόν ΝΟΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1986 συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα σκάφη 29 ἀτυχήματα ἔναντι 26 τοῦ Νοεμβρίου 1985. Τρία ἑλληνόκτητα πλοῖα, χωρητικότητας 24.881 τον. γκρός χαρακτηρίστηκαν ὁλικές ἀπωλειες. Οἱ παγκόσμιες ἀπώλειες τόν μήνα αὐτό ἔφτασαν τά ἐννέα πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 114.531 τον. γκρός.

Τόν ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1986 συνέβησαν σέ ἑλληνικά πλοῖα 34 ἀτυχήματα ἔναντι 13 ἀτυχημάτων τοῦ ἀντίστοιχου μήνα τοῦ προηγούμενου ἔτους. Τό μήνα αὐτό σημειώθηκαν στόν ἑλληνόκτητο στόλο τέσσερις ὁλικές ἀπώλειες, συνολικῆς χωρητικότητας 22.586 τον. γκρός ἔναντι 13 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητας 53.578 τον. γκρός τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου.

Τόν ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ τοῦ 1987 ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη 33 ἀτυχήματα ἔναντι 30 τοῦ Ἰανουαρίου τοῦ 1986 καί 40 τοῦ Ἰανουαρίου 1985. Ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη τή μεγαλύτερη ἀφαίμαξη σέ πλοῖα πού χάθηκαν μέ πέντε πλοῖα, 134.796 τον. γκρός ἔναντι τεσσάρων πλοίων, χωρητικότητας 63.274 τον. γκρός τοῦ ἴδιου μῆνα τοῦ 1986.

Τόν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη 21 ἀτυχήματα ἔναντι 32 τοῦ 1986 καί 28 τοῦ 1985. Τό μήνα αὐτό σημειώθηκαν στόν ἑλληνόκτητο ἐμπορικό στόλο μόνο δύο ὁλικές ἀπώλειες, συνολικῆς χωρητικότητας 36.999 τον. γκρός.

Τόν ΜΑΡΤΙΟ ὁ ἀριθμός τῶν ἀτυχημάτων πού ὑπέστησαν τά ἑλληνόκτητα πλοῖα παρέμεινε ἀπό τούς ὑψηλότερους τοῦ ἔτους μέ 37 περιπτώσεις ἔναντι 30 τοῦ Μαρτίου 1986 καί 33 τοῦ 1985. Συγχρόνως ὅμως εἶχε ἀπό τά χαμηλότερα ποσοστά ὁλικῶν ἀπωλειῶν σέ σχέση μέ τόν παγκόσμιο στόλο καθώς ἀπό τά 14 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 56.783 τον. γκρός πού ἔχασε ὁ παγκόσμιος στόλος μόνο ἕνα πλοῖο, τό κυπριακό φορτηγό «Σπύρος Γ. ΙΙ», 1.404 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1966 ἦταν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας.

Τόν ΑΠΡΙΛΙΟ τοῦ ἴδιου ἔτους συνέβησαν 22 ἀτυχήματα στόν ἑλληνόκτητο στόλο, ἔναντι τοῦ ἴδιου ἀριθμοῦ τοῦ 1986, 29 τοῦ 1985 καί 22 τοῦ 1984 καί δύο ὁλικές ἀπώλειες, συνολικῆς χωρητικότητας 17.675 τον. γκρός. Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ἀνῆλθαν σέ πέντε πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 27.226 τον. γκρός.

Τόν ΜΑΪΟ συνέβησαν σέ ἑλληνικά πλοῖα 18 περιπτώσεις ἀτυχημάτων ἔναντι 20 τοῦ Μαΐου τοῦ 1986 καί 26 τοῦ Μαΐου 1985. Μόνο μία ὁλική ἀπώλεια ἔπληξε τήν ναυτιλία μας, τό φορτηγό «Σῆ Φράϊαρ», 4.145 τον. γκρός ναυπηγήσεως τοῦ 1970 πού ὑπέστη πυρκαϊά, παροπλισμένο στόν Πειραιᾶ καί χαρακτηρίστηκε ὁλική ἀπώλεια. Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ἔφτασαν τά 10 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 137.152 τον. γκρός.

Τόν ΙΟΥΝΙΟ τοῦ 1987 εἴχαμε 26 ἀτυχήματα ἔναντι 18 τοῦ Ἰουνίου 1986. Ἀπό τίς 11 ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου μέ συνολική χωρητικότητα 100.026 τον. γκρός, μόνο ἕνα πλοῖο ἦταν ἑλληνικό, τό παλαιό δεξαμενόπλοιο «Βιτόρια» 9.116 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1964, πού ὑπέστη ἔκρηξη καί πυρκαϊά μετά ἀπό σύγκρουση στόν Σηκουάνα.

Τόν ΙΟΥΛΙΟ σημειώθηκε αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων μέ 27 περιπτώσεις ἔναντι 21 τοῦ Ἰουλίου 1986, 34 τοῦ Ἰουλίου 1985, καί 25 τοῦ Ἰουλίου 1984. Ἀπό τίς 20 ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου στόλου συνολικῆς χωρητικότητας 168.712 τον. γκρός, δύο πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 34.808 τον. γκρός ἦταν ἑλληνόκτητα.

Τόν ΑΥΓΟΥΣΤΟ ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλο παρουσίασε μικρή μείωση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων μέ 22 περιπτώσεις ἔναντι 24 τοῦ Αὐγούστου 1986. Ἀπό τίς ἐννέα ὁλικές ἀπώλειες τῆς παγκόσμιας ἐμπορικῆς ναυτιλίας, συνολικῆς χωρητικότητας 44.586 τον. γκρός, κανένα σκάφος δέν ἦταν ἑλληνόκτητο.

Τόν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1987 τά ἀτυχήματα ἦταν στά ἴδια ἐπίπεδα μέ τοῦ περασμένου ἔτους, συγκεκριμένα 25 περιπτώσεις ἔναντι 26 τοῦ 1986, ἐνῶ οἱ ὁλι-

ΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΜΗΝΑΣ	Κακοκαιρία (Ο.Α.)	Βύθιση (Ο.Α.)	Προσάραξη (Ο.Α.)	Σύγκρουση (Ο.Α.)	Πρόσρουση (Ο.Α.)	Έκρηξη ἡ Πυρκαϊά (Ο.Α.)	Ζημίες στή Μηχανή (Ο.Α.)	Διάφορες Ζημίες (Ο.Α.)	Σύνολα (Ο.Α.)	Ὁλικές ἀπώλειες παγκόσμ. ἀριθμός πλοίων	Ὁλικές ἀπώλειες ἐμπ. στόλου τον. γκρός	Ὁλικές ἀπώλειες ἑλλην. ἀριθμός πλοίων	Ὁλικές ἀπώλειες ἐμπ. στόλου τον. γκρός	Ἀναλογία τ.γκρός ἑλλ. ἀπωλ. σέ σχέση μέ τίς παγκόσμιες
Νοέμβριος (1986)..	—	(2)	6 (1)	6	3	2	6	6	29 (3)	9	114.531	3	24.881	22%
Δεκέμβριος (1986).	4	(3)	7 (1)	7	—	4	8	4	34 (4)	13	53.578	4	22.586	42%
Ἰανουάριος.....	5 (1)	(2)	3	7	5	1 (1)	4	8 (1)	33 (5)	—	—	5	134.796	—
Φεβρουάριος.....	4	(1)	5	2	1	1 (1)	6	2	21 (2)	9	174.694	2	86.776	49,6%
Μάρτιος.....	4	—	8	3	3	2 (1)	10	7	37 (1)	14	56.783	1	1.404	2%
Ἀπρίλιος.....	—	(2)	3	9	2	—	6	2	22 (2)	5	27.226	2	17.675	65%
Μάϊος.....	—	—	1	3	2	(1)	7	5	18 (1)	10	137.152	1	4.145	3%
Ἰούνιος.....	1	—	3	6	2	1 (1)	9	4	26 (1)	11	100.026	1	9.116	9%
Ἰούλιος.....	—	(1)	4 (1)	8	2	1	7	5	27 (2)	20	168.712	2	34.808	21%
Αὔγουστος.....	—	—	4	9	3	—	5	1	22	9	44.586	—	—	0%
Σεπτέμβριος.....	—	—	—	4	1	1 (1)	9	10	25 (1)	14	164.988	1	1.571	1%
Ὀκτώβριος.....	3	—	8	8	2	1	7	9	38	10	69.611	—	—	—
ΣΥΝΟΛΑ.....	21 (1)	(11)	52 (3)	72	26	14 (6)	84	63 (1)	322 (22)	124	1.111.887	22	337.758	30,37%
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ..	22	11	55	72	26	20	84	64	354					

κές ἀπώλειες περιορίσθηκαν σέ μία. Πρόκειται γιά τό κυπριακό φορτηγό «Τρανσπόρτερ», 1.571 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ὑπέστη πυρκαϊά στή ράδα τοῦ Πειραιᾶ. Τόν ἴδιο μήνα οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ἔφτασαν τά 14 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 164.988 τον. γκρός.

Τέλος τόν ΟΚΤΩΒΡΙΟ τοῦ 1987 ὑπῆρξε αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων μέ 38 περιπτώσεις ἔναντι 26 τοῦ 1986 καί 30 τοῦ 1985. Ὁ παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος ἔχασε 10 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 69.611 τον. γκρός, ἀπό τά ὁποῖα ὅμως κανένα δέν ἦταν ἑλληνόκτητο.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ἀκολουθεῖ ἀνάλυση κάθε μιᾶς τῶν ὀκτώ κατηγοριῶν ἀτυχημάτων, βάσει τῆς αἰτίας πού προκλήθηκαν μέ διαχωρισμό ἐκείνων πού κατέληξαν σέ τεκμαρτή ἤ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους.

Ζημίες κακοκαιρίας

Ἡ κατηγορία αὐτή περιλαμβάνει ζημίες πού ὀφείλονται σέ κακοκαιρία, ἐκτός τῶν περιπτώσεων προσαράξεων ἤ μηχανικῶν ζημιῶν. Μεταξύ 1ης Νοεμβρίου 1986 καί 31ης Ὀκτωβρίου 1987 συνέβησαν 22 ἀτυχήματα λόγω κακοκαιρίας σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα ἀπό τά ὁποῖα ἕνα κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια. Ἡ κατηγορία αὐτή κάλυψε τό 6,21% τοῦ συνόλου τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων.

Βυθίσεις

Στήν κατηγορία αὐτή ἐμφανίζονται μόνον ὁλικές ἀπώλειες λόγω βυθίσεων, ἐνῶ συμπεριλαμβάνονται καί τά τυχόν χαμένα πλοῖα τῶν ὁποίων τά αἴτια τοῦ ἀτυχήματος δέν ἔχουν ἀκόμα διευκρινισθεῖ. Κατά τό δωδεκάμηνο πού ἐξετάζουμε συνέβησαν 11 βυθίσεις πλοίων πού ἀντιπροσωπεύουν ποσοστό 3,11% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου.

Προσαράξεις

Τά ἀτυχήματα αὐτά ὀφείλονται εἴτε σέ δυσμενεῖς καιρικές συνθῆκες, εἴτε σέ σφάλματα τοῦ πλοιάρχου ἤ πλοηγοῦ, σέ βλάβες τῆς μηχανῆς ἤ τῶν ὀργάνων ναυσιπλοΐας. Κατά τό ὑπό ἐξέταση δωδεκάμηνο σημειώθηκαν 55 προσαράξεις ἑλληνόκτητων πλοίων ἀπό τίς ὁποῖες τρεῖς κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπώλειες. Οἱ προσαράξεις καλύπτουν τό 15,54% τῶν ἀτυχημάτων.

Συγκρούσεις

Ἡ κακή ὁρατότητα, σφάλματα τοῦ πλοιάρχου ἤ πλοηγοῦ, λανθασμένοι χειρισμοί ἤ βλάβη τῶν μηχανῶν καί ἡ

πλημμελής τήρηση τῶν διεθνῶν κανονισμῶν ναυσιπλοΐας εἶναι οἱ βασικότερες αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Κατά τό χρονικό διάστημα πού ἐξετάζουμε συνέβησαν 70 περιπτώσεις ἀτυχημάτων χωρίς καμμία ὁλική ἀπώλεια.

Τό ποσοστό τῶν περιστατικῶν τῶν συκρούσεων παραμένει ἀπό τά ὑψηλότερα στά ἑλληνικά ἀτυχήματα καλύπτοντας τό 20,34% τοῦ συνόλου.

Προσκρούσεις

Μέ παρόμοιες αἰτίες ὅπως καί ἡ κατηγορία τῶν συγκρούσεων περιλαμβάνει 26 περιπτώσεις χωρίς ὁλικές ἀπώλειες. Οἱ προσκρούσεις ἀντιπροσωπεύουν τό 7,34% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων πού συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα.

Πυρκαϊές — Ἐκρήξεις

Ποικίλουν οἱ αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς μέ 20 περιπτώσεις ἔναντι 22, 32 καί 30 τῶν περασμένων περιόδων. Ἀπό αὐτά ἕξι πλοῖα κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπώλειες οἱ πυρκαϊές καί οἱ ἐκρήξεις συνεχίζουν νά καλύπτουν χαμηλό ποσοστό τῶν ἀτυχημάτων στά ἑλληνικά πλοῖα μέ 5,65% τοῦ συνόλου.

Ζημίες στή Μηχανή

Περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες στό μηχανοστάσιο τοῦ πλοίου καί στήν ἔλικα, ἐκτός ἐκείνων πού ὀφείλονται συνήθως σέ κακή συντήρηση, ἀμέλεια, κακή λειτουργία καί ἀνεπαρκή γνώση τοῦ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν ἀπό τά πληρώματα. Κατά τό διάστημα πού ἐξετάζουμε σημειώθηκε σημαντική αὔξηση στίς περιπτώσεις ζημιῶν στή μηχανή, συγκεκριμένα 84 περιπτώσεις ἔναντι 64 τοῦ 1986, ἀπό τίς ὁποῖες καμμία δέν κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους. Ἡ κατηγορία αὐτή μέ 23,73% ἀντιπροσωπεύει τό ὑψηλότερο ποσοστό μεταξύ τῶν αἰτιῶν ἀτυχημάτων στά ἑλληνόκτητα πλοῖα.

Διάφορες ζημίες

Τέλος ἡ κατηγορία τῶν διαφόρων ζημιῶν περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες πού δέν περιλαμβάνονται στίς προηγούμενες ἑπτά κατηγορίες ναυτικῶν ἀτυχημάτων καί στήν ὁποία τά τελευταῖα χρόνια προσθέσαμε καί τά ἀτυχήματα πολέμου καί ἰδιαίτερα ἐκεῖνα τῆς συρράξεως Περσίας καί Ἰράκ. Κατά τήν περίοδο Νοεμβρίου 1986 — Ὀκτωβρίου 1987 σημειώθηκαν 64 ἀτυχήματα σέ ἑλληνόκτητα σκάφη, πού ὀφείλονταν σέ διάφορες ζημίες.

Ἀπό αὐτά ἕνα κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια, ἐνῶ 30 σκάφη ὑπῆρξαν θύματα τοῦ πολέμου Ἰράν — Ἰράκ. Ἡ κατηγορία αὐτή σημείωσε νέα αὔξηση τό 1987 συγκρινόμενη μέ τά 60 ἀτυχήματα τοῦ 1986 καί τά 56 τοῦ 1985, καλύπτει δέ ποσοστό 18,08% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά τό διαρρεῦσαν χρονικό διάστημα σημειώθηκε αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, μέ 354 περιπτώσεις, ἔναντι 313 τοῦ περασμένου χρόνου. Ὁ ἀριθμός τῶν ἀτυχημάτων γιά τά προηγούμενα χρόνια αὐξομειώνεται γύρω ἀπό τό μέσο ὅρο τῶν 347 περιπτώσεων τό δωδεκάμηνο. Συγκεκριμένα, τό 1983 εἴχαμε 329 ἀτυχήματα, τό 1984 αὐξήθηκαν σέ 374, μειώθηκαν τό 1985 σέ 367 καί τό 1986 σέ 313 καί αὐξήθηκαν τό 1987 σέ 354.

Οἱ ὁλικές ἀπώλειες παρουσίασαν μικρή μείωση μέ 22 περιπτώσεις ἔναντι 25 τοῦ 1986 καί 19 τοῦ 1985. Σημειώνουμε τήν γενική εἰκόνα συνεχοῦς μείωσης πού παρουσιάζουν οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου ἀπό τό 1980. Ἔτσι τό 1980 οἱ ὁλικές ἀπώλειες ἦταν 71, τό 1981 περιορίσθηκαν σέ 66, τό 1982 σέ 62, τό 1983 σέ 51, τό 1984 σέ 29, τό 1985 σέ 19, τό 1986 αὐξήθηκαν σέ 25 καί φέτος μειώθηκαν σέ 22.

Ἀναλύοντας τά ἀτυχήματα πού συνέβησαν φέτος καί ὁδήγησαν σέ ὁλική ἀπώλεια τῶν πλοίων, μέ βάση τήν ἡλικία τῶν πλοίων αὐτῶν, ἔχουμε τήν ἀκόλουθη κατανομή:

Ἡλικία	Ἀριθ. πλοίων	Τον. γκρός
ἕως 4 ἐτῶν	—	—
5-9 ἐτῶν	1	30.851
10-14 ἐτῶν	8	256.963
15-19 ἐτῶν	8	34.352
ἄνω τῶν 20 ἐτῶν	5	15.592
Σύνολο	22	337.758

Ὅπως εἶναι φυσικό ἡ ἡλικία διαδραματίζει καί πάλι σημαντικό ρόλο στίς ὁλικές ἀπώλειες τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου. Ἐπιβεβαιώνεται ἡ ἀνάγκη τῆς περαιτέρω ἀνανεώσεως τοῦ στόλου μας καθώς τό 59% τῶν πλοίων πού ἔχασε ἡ ναυτιλία μας ἀναφέρεται σέ σκάφη ἄνω τῶν 15 ἐτῶν.

Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τῆς περιόδου Νοέμβριος 1986 — Ὀκτώβριος 1987, μέ βάση τόν τύπο τῶν πλοίων ἔχουν ὡς ἑξῆς:

Τύπος Σκάφους	Ἀριθ. Πλοίων	Τον. γκρός
Φορτηγά	14	57.493
Μπάλκ κάρριερς	5	153.212
Δεξαμενόπλοια	3	127.053
Σύνολο	22	337.758

Τά σκάφη γενικοῦ φορτίου καί εἰδικότερα τά παλαιότερα μικρά φορτηγά ἀντιπροσωπεύουν τόν κύριο ὄγκο τῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, ἐνῶ σημαντική εἶναι καί ἡ συμμετοχή τῶν μπάλκερς.

Τό μεγαλύτερο σκάφος πού χαρακτηρίστηκε ὁλική ἀπώλεια ἦταν τό κυπριακό δεξαμενόπλοιο «Λαίδη Α.», 115.042 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1975 πού ἐβλήθη ἀπό πύραυλο στό Κάργκ Ἄϊλαντ τόν Ἰανουάριο. Τό μεγαλύτερο ἑλληνόκτητο σκάφος πού ὑπέστη ἀτύχημα ἦταν τό κυπριακό δεξαμενόπλοιο «Σάϊνιγκ Στάρ» πού βομβαρδίστηκε ἐπανειλημμένως στόν Περσικό ὅπου χρησιμοποιεῖτο σάν πλωτή ἀποθήκη ἀργοῦ.

Τέλος, ἀπό πλευρᾶς κατανομῆς σημαιῶν, τά ἀπολεσθέντα ἑλληνόκτητα σκάφη τῆς ὑπό ἐξέταση περιόδου καλύπτονταν ἀπό τίς ἑξῆς σημαῖες:

Σημαία	Ἀριθ. Πλοίων	Τον. Γκρός
Κυπριακή	9	152.297
Ἑλληνική	6	135.420
Παναμαϊκή	4	36.391
Μάλτας	2	4.572
Λιβάνου	1	9.078
Σύνολο	22	337.758

Ἡ ραγδαία φυγή πλοίων ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο πρός τίς σημαῖες ἐλευθέρων νηολογίων ἀφαίρεσε ἀπό τήν ἑλληνική σημαία τό θλιβερό προνόμιο τῆς πρώτης θέσης στόν τελευταῖο αὐτό πίνακα τῆς στατιστικῆς μας. Τήν πρώτη θέση στίς ὁλικές ἀπώλειες καταλαμβάνει ἡ κυπριακή πού μόνη της καλύπτει πλέον τό 45.09% τῆς συνολικῆς ἀπολεσθείσης χωρητικότητας.

ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ
ΑΠΟ ΜΕΓΑΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Προτιμοῦνται Ἀρχιπλοίαρχοι ἢ Πλοίαρχοι μέ προϋπηρεσία σέ δεξαμενόπλοια.
Ἀπαραίτητη ἡ καλή γνώση τῆς Ἀγγλικῆς.
Γράψατε Διευθυντή Προσωπικοῦ Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Ἀνασκόπηση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν Ἀγοραπωλησιῶν κατά τό 1987

Λήγοντος τοῦ 1987 εἶναι δυνατό μετά βεβαιότητος νά γραφεῖ ὅτι ἡ τελευταία κρίση τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς, ἡ μεγαλύτερη σέ διάρκεια κρίση στή σύγχρονη ναυτιλία, ἔφθασε στά τέλος της, δέν ὑπάρχει πιά. Καί τοῦτο διότι ἡ νέα κατάσταση ἀριθμεῖ ἤδη δέκα μῆνες ζωῆς, χρονικό διάστημα ἀρκετό πρός ἐξαγωγή συμπερασμάτων. Καί ἀκόμη, μετά ἀπό ἕνα καλοκαίρι ὅπου, ἀντίθετα πρός τά ἀναμενόμενα, οἱ τάσεις ὑπῆρξαν σαφῶς ἀνοδικές, ἔστω καί μετά ἀπό τούς... δισταγμούς τοῦ Ἰουνίου. Ἄν στά παραπάνω προσθέσει κανείς καί τίς διαγραφόμενες προοπτικές ἐν ὄψει τοῦ προσεχοῦς «ἀνοίγματος» τῆς ἀγορᾶς τῆς Νότιας Ἀμερικῆς (Πλέϊτ) καί, ἐν συνεχεία, τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, δέν ἀπέχει ἀπό τήν ἀλήθεια προβλέποντας ἕνα ἄνετο πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ Νέου Ἔτους.

Ἡ κρίσιμη, συνεπῶς, στιγμή ἀπό τήν ὁποία θά κριθεῖ ἡ μελλοντική ἀνέλιξη τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς — καί ὁ ἀναγνώστης ἤδη θά ἔχει ἀντιληφθεῖ ὅτι ἀναφερόμαστε σέ ἐκείνην τοῦ ξηροῦ φορτίου γενικῶς — μετατίθεται στούς πρώτους θερινούς μῆνες τοῦ 1988, χρόνον κατά τόν ὁποῖον ἡ ἰσορροπία προσφορᾶς - ζητήσεως θά τεθεῖ ἐκ νέου σέ δοκιμασία. Ἄν ὁ παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος δυνηθεῖ νά ἀνταπεξέλθει καί ἐκείνην τή δοκιμασία χωρίς ἤ μέ μικρές ἀπώλειες, τότε σαφῶς ἡ νέα κατάσταση πού ἡ ἀρχή της προσδιορίζεται χρονικά στό Μάρτιο 1987 θά γραφεῖ στήν ἱστορία τῆς ναυτιλίας σάν περίοδος ὑψηλῆς ζητήσεως χωρητικότητος καί ἀντιστοίχως ὑψηλῶν ἐπιπέδων ναύλων. Τό πρόβλημα τῆς συνολικῆς διαρκείας της δέν μπορεῖ, φυσικά, ἀκόμη νά λυθεῖ, μιά διετία — ἴσως καί περισσότερο — φαίνεται λογική πρόβλεψη.

Ἀναζητώντας λόγους καί αἰτίες που ἐπέτρεψαν τήν ἔξοδο ἀπό τήν κρίση, καί πρίν ἀναφερθοῦμε στίς διάφορες κατηγορίες φορτίων, ἴσως θά πρέπει νά ἐπισημάνουμε μερικούς παράγοντες «δομικῆς» σημασίας πού ἀποφασιστικά συνετέλεσαν σ' αὐτό. Πρωταρχικῆς σημασίας ἡ μαζική καταφυγή στά διαλυτήρια πού ἀπάλλαξε τήν ἀγορά ἀπό μεγάλο ἀριθμό παλαιῶν πλοίων πού βάραιναν στήν πλάστιγγα τῆς προσφορᾶς καί ζητήσεως καί πολύ ἀπεῖχαν ἀπό τή δυνατότητα οἰκονομικῆς ἐκμετάλλευσης. Τῆς αὐτῆς σημασίας, ὁ περιορισμός σέ ἀριθμό καί ὄγκο κατάλογος νέων παραγγελιῶν συνετέλεσε ἀποφασιστικά στό κλείσιμο τῆς ψαλίδας καί ἐπιβεβαίωσε κάποια «ὡρίμανση» τῆς ἐπαγγελματικῆς σκέψης καί τακτικῆς τοῦ παγκόσμιου ἐφοπλισμοῦ, διαπίστωση πού ἀναμφιβόλως βάρυνε στή δημιουργία τοῦ καταλλήλου ἐκείνου ψυχολογικοῦ κλίματος πού, σέ κρίσιμες στιγμές, συγκράτησε τήν ἀγορά προφυλάσσοντάς την ἀπό ἔστω καί πρόσκαιρες ἀλλά ἀδικαιολόγητες κάμψεις. Δέν θά πρέπει νά παραλειφθεῖ καί ἡ ἐπίδραση τοῦ τραπεζικοῦ παράγοντος ὁ ὁποῖος, ἔπειτα ἀπό ἀριθμό ὀδυνηρῶν ἐμπειριῶν, συγκρατήθηκε γιά κάποιο διάστημα γενόμενος φειδωλός χορηγός χρήματος καί ἀποτρόπαιος (μέ την ἀρχαία ἔννοια τῆς λέξης) νέων δραματικῶν καταστάσεων. Ἡ πτώση τῆς ἰσοτιμίας τοῦ δολλαρίου πρέπει ἐπίσης, ὑπό μίαν ἔννοιαν, νά καταγραφεῖ στά θετικά ἐκεῖνα τῆς ἀνακάμψεως στοιχεῖα, ἄν καί ἰδιαίτερη ἐπιβάλλεται προσοχή περί τήν ἀνάλυψη τοῦ παράγοντος τούτου.

Ἐν πάση περιπτώσει, ὁ συνδυασμός τῶν παραπάνω καί, ἴσως, μερικῶν ἥσσονος σημασίας παραγόντων διεμόρφωσε, φαίνεται, τίς εἰδικές ἐκεῖνες συνθῆκες πού, ὅταν ἦλθε τό πλήρωμα τοῦ χρόνου, ἤ, μέ ἄλλα λόγια, τήν πρώτη στιγμή πού ὁ παράγων «φορτίο» βρέθηκε σέ ἔξαρση, προκάλεσε τήν ἀνατροπή τῶν μέχρι τότε δεδομένων συσχετισμῶν καί μέσα ἀπό μία ἔντονη ψυχολογική πίεση, ὁδήγησε στήν ἀνάκαμψη. Μιά ἀνάκαμψη πού — δέν πρέπει αὐτό ἐπ' οὐδενί νά τό ξεχνοῦμε — δέν συνιστᾶ ὁριστική κατάσταση ἀλλά ὑπόκειται ἀκόμη στό ἐνδεχόμενο μιᾶς νέας συρρίκνωσης τῆς ζητήσεως, ἀπό ἀνακοπή τοῦ πρός τά διαλυτήρια ρεύματος καί, κυρίως, ἀπό ἄκαιρη ἔξαρση νέων παραγγελιῶν. Διότι, παρά τά παραπάνω μνημονευόμενα, ἡ σέ μακροοικονομική θεώρηση σχέση προσφορᾶς - ζητήσεως δέν φαίνεται ἀκόμη νά ἰσορροπεῖ καί τοῦτο ἐγκυμονεῖ κινδύνους ἐπαναφορᾶς σέ νέες «δομικές» κρίσεις διαρκείας σάν καί αὐτή πού πρόσφατα μᾶς ταλαιπώρησε.

Χωρίς ἀμφιβολία, **τά σιτηρά,** ἔδωσαν τό ἔναυσμα γιά μιά βελτιωμένη ἀγορά. Ἡ ἐπάνοδος σέ μιά κανονικότητα στίς πρός Ἄπω Ἀνατολή (Ἰαπωνία, Κορέα, Ταϊβάν) φορτώσεις, ἡ ἐπανεμφάνιση τῶν Σοβιετικῶν, διακριτική στήν ἀρχή, σχεδόν ἀπροκάλυπτη στή συνέχεια, ἡ θετική παρουσία τῶν Κινέζων, οἱ Αἰγυπτιακές ἀγορές σταριοῦ ἀπό Ἀνατολική καί Δυτική ἀκτή, Κόντινεντ, Ἀλγερία, κ.λ.π., ὅλα αὐτά σέ συνδυασμό μέ ὑπερβολική προθυμία ἐκ μέρους τῶν πωλητῶν τοῦ προϊόντος, συχνά σέ ἐπιδοτούμενες τιμές καί μέ «φθηνότερο» δολλάριο, ἔκαναν τή ναυλαγορά τῶν σιτοφορτίων ἱκανή νά προκαλέσει γενική ἄνοδο.

Σέ αὐτή τή γενική ἄνοδο παρασύρθηκαν οἱ **γαιάνθρακες** καί τά **σιδηρομεταλλεύματα** καί, βοηθώντας μιᾶς βελτιώσεως τῶν οἰκονομικῶν παραμέτρων σέ παγκόσμια κλίμακα, **παρέσυραν μέ τή σειρά τους** τήν παγκόσμια ναύλαγορά ξηροῦ φορτίου σέ ἀκόμη ὑψηλότερα ἐπίπεδα.

Χωρίς ἰδιαίτερες ἐξάρσεις, **ζάχαρη** καί **λιπάσματα** κράτησαν σέ ἀπασχόληση ἕνα ὄχι εὐκαταφρόνητο ἀριθμό μικρῶν καί μεσαίων σέ μέγεθος πλοίων. Ἰνδία κατ' ἀρχήν, ἀλλά καί Κίνα καί μερικές ἀκόμη χῶρες ἦταν οἱ βασικοί ἀποδέκτες τῶν δευτέρων.

Ἐλάχιστα στοιχεῖα εἶναι ἀκόμη γνωστά σέ σχέση μέ τή διακίνηση γενικῶν φορτίων μέ τό σύστημα tramp. Δεδομένου, ὅμως, ὅτι αὐτή ἐκφράζεται κυρίως μέσω χρονοναυλώσεων, τό ζήτημα καλύπτεται κατά σοβαρό ποσοστό ἀπό τίς ἑπόμενες παρατηρήσεις μας.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ἐπακόλουθο μιᾶς ἀγορᾶς ὅπου οἱ ναῦλοι σέ ὁρισμένες διαδρομές ὑπερδιπλασιάστηκαν μέσα στούς τελευταίους δέκα μῆνες, τά μισθώματα χρονοναυλώσεων γιά ταξίδι ἤ καί περιόδου πού ἀπό 2/4 μῆνες ἔφθανε ἐνίοτε τό ἔτος σημείωσαν δραματική ἄνοδο.

Ἔφθασαν στιγμές πού τά cape size πλοῖα χύδην φορτίου ἦσαν τόσο δυσεύρετα, ὥστε ναυλωτές μέ πείρα, σοβαρές διασυνδέσεις καί ἴδιο στόλο, νά ἐγκαταλείπουν τήν ἰδέα μισθώσεως τέτοιου πλοίου στρεφόμενοι πρός μικρότερες μονάδες. Τό μίσθωμα τῶν δολ. 3.60 ἀνά τον.d.w. καί μῆνα, σέ σύγκριση μέ τά χαμηλά μισθώματα προσφάτων ἀκόμα ἐποχῶν, φθάνει γιά νά τονίσει τό μέγεθος τῆς μεταβολῆς.

Παράλληλα, παρέστημεν μάρτυρες μισθώσεως σκαφῶν πάναμαξ σέ ἐπίπεδα ἄνω τῶν δολ. 10.000 ἡμερησίως, κάτι πού εἶχε νά σημειωθεῖ στήν ἀγορά ἀπό τό 1981.

Ἡ βελτίωση τῶν μισθωμάτων ἄρχισε ἀπό τά πολύ μεγάλα καί πανάμαξ μεγέθη γιά νά συμπεριλάβει, κατερχομένη τήν κλίμακα τῶν μεγεθῶν, τά handymax (40.000 tdw) καί handy (24-28.000 tdw) μέχρι καί αὐτῶν τῶν πολλαπλῆς χρήσεως τύ-

πων (15-17.000 tdw) πού, μέσα στούς μερικούς τελευταίους μῆνες εἶδαν τήν τύχη τους νά βελτιώνεται σέ σημαντικό βαθμό.

Τά δεξαμενόπλοια

Οἱ εὐρεῖες διαφοροποιήσεις περί τήν κατάρτιση τῶν πινάκων τῆς Κλίμακος Ναύλων (WORLDSCALE) κατά τά δύο τελευταῖα χρόνια δέν ἐπιτρέπουν πλέον ἄμεση σύγκριση τῶν ἀνά διάφορα χρονικά διαστήματα συμφωνουμένων ναύλων. Νομισματικές διακυμάνσεις, αὐξομειώσεις τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων καί διαφοροποιήσεις ὡς πρός τά λιμενικά καί διελεύσεως διαύλων ἔξοδα καθώς καί τό ἄνοιγμα τῆς ψαλίδας, μεταξύ ἀνατολικῶν καί δυτικῶν ὀψιόν κάνει τήν νέα κατάσταση δύσκολη ἀλλά κατανοητή.

Ὁπωσδήποτε, εἶναι βέβαιο ὅτι ἡ νέα κατάσταση πού ἄρχισε ἀπό τά τέλη Νοεμβρίου 1985 στήν ναυλαγορά πετρελαίων, μέ ὅλες τίς διακυμάνσεις καί — συχνά — ἐκπλήξεις πού ἐπιφέρουν οἱ μεταβολές οἰκονομικῶν παραμέτρων ἀλλά καί πολιτικῶν πράξεων, ἐξακολουθεῖ νά ὑπάρχει καί νά κρατεῖ τή ναυλαγορά σέ ἐγρήγορση, μέ ἐξάρσεις πού θά μποροῦσαν νά χαρακτηρισθοῦν mini boom. Σέ εὐρύτερη θεώρηση, τό πετρελαιοφόρο πραγματοποίησε κέρδη πού ἱκανοποίησαν ὄχι μόνο τά σχετικά μικρά κεφάλαια που ἐπενδύθηκαν σέ αὐτό πρό τεσσάρων ἤ τριῶν ἐτῶν ἀλλά καί ἐκεῖνα πού ἀντιστοιχοῦν σέ προσκτήσεις ἐντός τοῦ 1986. Ἀψευδής μάρτυς τῶν παραπάνω διαπιστώσεων οἱ ὑψηλές ἀξίες τῶν ἤδη ἐν ὑπηρεσία μονάδων πού τείνουν πρός ἀκόμη ἀνώτερα ἐπίπεδα ὑπό τήν πίεση τοῦ ὑψηλοῦ κόστους ἀντικαταστάσεως ἀλλά καί τῆς συνεχοῦς ἀκουσίας συρρικνώσεως ἐκ τῶν ἐπιθετικῶν ἐνεργειῶν τῶν ἐμπολέμων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.

* * *

Ἀνακεφαλαιώνοντας, σέ μιά εὐρεία θεώρηση τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς στό σύνολό της, γιά μιά ἀκόμα φορά διαπιστώνουμε τό ὀρθό τῆς γνωστῆς ρήσης «ἡ θάλασσα ποτέ δέν πεθαίνει» καί βλέπουμε τήν ἐμπιστοσύνη πρός τό πλοῖο καί τόν ρόλο του πλήρως ἀποκατεστημένη.

Ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία, κομμάτι σημαντικό τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου, γιά μιά ἀκόμα φορά δικαιοῦται νά προσβλέπει στό μέλλον μέ ἐμπιστοσύνη, καί μάλιστα ἔπειτα ἀπό μιά κρίση ἀσυνήθως μακρᾶς διαρκείας καί μεγάλου βάθους πού κλόνισε τίς δομές τοῦ διεθνοῦς συστήματος τῶν διά θαλάσσης μεταφορῶν.

Στά παραπάνω σχόλια ἐπιμελῶς ἀποφύγαμε τήν ἀναφορά σέ ἀριθμούς καί ποσοστά ἐλπίζοντας ὅτι ἡ πλέον λεπτομερής ἔκθεση τῶν ἐξελίξεων τῆς χρονιᾶς πού πέρασε, ὅπως δίδεται στή συνέχεια, ἀρκεῖ γιά νά διαγράψει τήν πορεία τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων στό χῶρο τῶν ναυλώσεων.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἄμεση συνέπεια μιᾶς ναυλαγορᾶς πού σαφῶς φαινόταν νά παίρνει τήν ἀνηφοριά, οἱ ἀξίες τῶν πλοίων ἐκτινάχθηκαν πρός τά ὕψη κατά τρόπο πού **ἐλάχιστα βρίσκεται σέ ἀντιστοιχία πρός τήν ἄνοδο τῶν ναύλων.** Θά ἔλεγε κανείς ὅτι, ὑπό τό κράτος μιᾶς ἀκαθάριστης ψυχολογικῆς πίεσης, ἡ ἀγορά καραδοκοῦσε, κυριολεκτικά λαχταροῦσε, νά ἰδεῖ τήν ἀποκατάσταση τῶν ἀξιῶν πού μέχρι καί τό Φεβρουάριο ἐλάχιστα ἀπεῖχαν ἀπό τό χαμηλότερο σημεῖο τοῦ θέρους τοῦ 1986.

Ὁ συνδυασμός τῶν ἐξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς καί τῆς διαμορφώσεως τῶν ἀξιῶν δημιούργησε, ὅπως ἦταν φυσικό, μιά ἰσχυρή ἐπιθυμία προσκτήσεως νέων μονάδων καί, συγχρόνως, ἐντονους δισταγμούς πού ἐφθαναν μέχρι πλήρους ἀπροθυμίας ἀποδοχῆς τῶν προτεινομένων νέων, ἀναθεωρημένων τιμῶν. Γιά ὅλους ἐκείνους πού φύσει καί θέσει ἀνήκουν στή χορεία τῶν «ἀγοραστῶν» — καί οἱ Ἕλληνες σαφῶς ἀνήκουν σ' αὐτήν — γινόταν ἤδη φανερό ὅτι «ὅ,τι ἔγινε, ἔγινε» καί ὅτι γιά ὅσους δέν ἀγόρασαν μέχρι ἐκείνη τή στιγμή ἤ δέν εἶχαν συμπληρώσει τό ἀγοραστικό τους πρόγραμμα, «τό πουλάρι εἶχε πετάξει».

Ὅπως συνήθως συμβαίνει, ἐκείνη τήν κρίσιμη στιγμή διεπράχθη ἀπό πολλούς ἕνα σοβαρό σφάλμα. Στήν ἀνάμνηση, δηλαδή, τῶν μόλις χθές ἐπικρατουσῶν τιμῶν, πολλοί «ἀγοραστές» ἀρνήθηκαν νά ἀποδεχθοῦν τίς ἤδη ἀναθεωρημένες μέ ἀποτέλεσμα νά χάσουν τό τραῖνο ἐμπρός στήν ἀέναη ἄνοδο πού ἤδη ἔχει ὑπερδιπλασιάσει τίς ἀξίες.

Ὁπωσδήποτε τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον διατηρήθηκε ζωηρό καθ' ὅλη τή διάρκεια τοῦ ἔτους, μέχρι καί τῶν τελευταίων ἡμερῶν, ὅταν ἡ βεβαιότητα πλέον γιά κάποια διάρκεια τῶν καλῶν ἡμερῶν ἄρχισε νά προκαλεῖ τήν ὡρίμανση τῆς ἰδέας ὅτι **«οἱ τιμές εἶναι αὐτές πού εἶναι καί πρέπει νά τίς δεχθοῦμε».** Ἂν σ' αὐτό προστεθεῖ ἡ ὑποψία πολλῶν — πεποίθηση γιά ἄλλους — ὅτι **ἡ ναυλαγορά δέν ἔχει ἀκόμα φθάσει τό maximum,** μπορεῖ κανείς νά περιμένει αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σχετικῶν πράξεων μέσα σέ συνθῆκες περαιτέρω ἀνόδου τῶν τιμῶν!

Σέ μιά ἀγορά ὅπου ἡ σχέση προσφορᾶς - ζητήσεως μακροπρόθεσμα τείνει νά ἀποκλίνει ὑπέρ τοῦ πλοίου καί μέ δεδομένα α) τή συρρίκνωση τῆς παγκόσμιας ναυπηγικῆς βιομηχανίας, β) τήν αὔξηση τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, γ) τή διατήρηση τῶν τιμῶν τοῦ παλαιοσιδήρου σέ ὑψηλά ἐπίπεδα καί, δ) τή βαθμιαία γήρανση τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου, εἶναι φυσικό νά περιμένει κανείς τήν ἄνοδο καί παραμονή σέ ὑψηλά ἐπίπεδα τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων.

Ὅσον ἀφορᾶ στήν παραπάνω διαπίστωση (δ), ἴσως θά πρέπει ἐδῶ νά ὑπενθυμίσουμε παλαιότερη ἐπιγραμματική πρόβλεψή μας ὅτι, π.χ. κάποτε θά ψάχνουμε μάταια νά βροῦμε ἕνα VLCC τῆς δεκαετίας, διότι, ἁπλούστατα, ἐπί μερικά χρόνια στό παρελθόν οὐδείς σκέφθηκε νά παραγγείλει τέτοιο πλοῖο. Ἀλήθεια, πόσα πλοῖα πολλαπλῆς χρήσεως (15-20.000 τον. d.w.) δέκα ἐτῶν θά ὑπάρχουν στά 1997;

Ἁπλές σκέψεις πού δέν γίνονται, ἤ πού δέν ὑλοποιοῦνται, καί πού ἡ παράλειψή τους προκαλεῖ διακυμάνσεις στήν ἀγορά, ὄχι πάντοτε δυσάρεστες...

Οἱ διαλύσεις

Μέ μιά ναυλαγορά πού ἀκολουθοῦσε μία ἀνοδική πορεία καί συνεχῶς βελτιουμένη ζήτηση· μέ ἕνα σημαντικό ἀριθμό παλαιῶν μονάδων ἤδη ἀπόντα λόγω διαλύσεως κατά τά ἔτη 1983-86· μέ τή βιομηχανία τῶν διαλύσεων συστηματικώτερα ὀργανωμένη σέ πολλές χῶρες καί, τέλος, μέσα σέ συνθῆκες αὐξήσεως τῆς ζητήσεως τοῦ παλαιοσιδήρου, ἡ αὔξηση τῆς τιμῆς τοῦ τελευταίου ἐπῆλθε σά φυσικό φαινόμενο.

Κατά τή διάρκεια τοῦ Σεπτεμβρίου, μάλιστα, καί μέχρι τά μέσα Ὀκτωβρίου, ἡ τιμή αὐτή, μέ κύριο μοχλό τήν Ταϊβάν, ἀνέβηκε σέ δυσθεώρητα ὕψη - ρεκόρ, γιά νά φανεῖ γρήγορα τό λάθος, ἕνα λάθος πού ἐσήμανε ὄχι μόνο ζημίες γιά πολλούς πού πίστεψαν στή δυνατότητα εὔκολου κέρδους ἀλλά, γιά μιά ἀκόμα φορά, καταρράκωση τῆς ἐννοίας τῆς συμβατικῆς ὑποχρεώσεως πού, ἐλλείψει σοβαρῶν ἀντιδράσεων, καθιερώνεται πλέον σάν κοινή πρακτική μέ ὅλες τίς συνέπειες πού μπορεῖ αὐτό νά ἔχει στό μέλλον.

Περί τό τέλος τοῦ ἔτους μία ὑπερπλήρης πλοίων Ταϊβάν φαινόταν ἀπρόθυμη νά ἀπορροφήσει καί ἄλλες μονάδες. Ἔτσι, Κίνα, Ἰνδία, Μπαγκλαντές, Ταϋλάνδη καί Πακιστάν ἔβγαιναν ἔπειτα ἀπό ἀναδίπλωση μηνῶν καί πάλι στό προσκήνιο ἀγοράζοντας σέ μᾶλλον ὑψηλές τιμές. Ἀντίθετα, μικρή ὡς ἀσήμαντη ἦταν ἡ ζήτηση στό Μεσογειακό χῶρο μέ προεξάρχουσες τήν Τουρκία, Γιουγκοσλαβία καί Ἱσπανία, κατά σειρά σπουδαιότητος.

Σέ μεσοπρόθεσμη θεώρηση, καί λαμβάνοντας ὑπ' ὄψη ὅλες τίς σχετικές παραμέτρους ὅπως αὐτές ἐκτίθενται παραπάνω καί στά περί Ναυλαγορᾶς σχόλια, ἡ σταθερότητα καί κάποια ἄνοδος τῶν τιμῶν εἶναι ἡ πιθανότερη ἐκδοχή.

ATHENIAN TANKERS

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Μέ τήν συμπλήρωση τῆς πρώτης ἑβδομάδος τοῦ νέου χρόνου ἔγινε φανερό ὅτι ἡ παγκόσμια ναυλαγορά ὁδηγεῖται σέ συγκρατημένη ἀνοδική πορεία, μέ πρώτη σαφή ἐκδήλωση τοῦ φαινομένου στή διαμόρφωση τῶν ναύλων στά μπάλκ κάρριερς μεγέθους πάναμαξ στίς κλασικές διαδρομές ἀπό Κόλπο ΗΠΑ πρός Ἰαπωνία ἤ Κόντινεντ.

Πρός στιγμήν ἡ ἄνοδος ἐκτιμήθηκε καί σχολιάσθηκε σάν ἀποτέλεσμα τῆς ταυτόχρονης αὔξησης τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων, πολύ σύντομα ὅμως ἔγινε φανερό ὅτι ἡ ἄνοδος ξεπερνοῦσε κάθε ἀντίστοιχη αὔξηση στά καύσιμα καί συνιστοῦσε οὐσιαστική βελτίωση.

Σέ πρωταγωνιστικό ρόλο τά σιτηρά κινήθηκαν σέ σταθερά ἐπίπεδα καί διαμορφώνονταν στά δολ. 14 γιά τούς 50.000 τον. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία κάι στά δολ. 8,70 γιά Κόντινεντ. Οὐσιαστική ἡ κίνηση καί στούς γαιάνθρακες μέ τούς 50.000 τον. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ταϊβάν περί τά δολ.11,20 καί τούς 55.000 τον. ἀπό Βόρ. Εἰρηνικό γιά Κόντινεντ στά δολ. 8,75.

Συγκρατημένη ἡ κίνηση στά λιπάσματα, λόγω κυρίως τοῦ μειωμένου ἀγοραστικοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς Ἰνδίας, ἐνῶ ἀντίθετα ζωηρή ἡ κίνηση στά φορτία ζάχαρης μέ ποικιλία μεγεθῶν καί τόπων προορισμοῦ.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Σταθερή ζήτηση γιά μπάλκ κάρριερς καί πλοῖα πολλαπλῆς χρήσεως συγκράτησε καί ἐνίσχυσε τά μισθώματα σέ ὅλες σχεδόν τίς περιοχές. Στό μέγεθος πάναμαξ, τά δολ. 5.500/5.000/ 4.500 ἦσαν τό περίπου μέσο μίσθωμα γιά παραδόσεις Ν. Ἀφρική, Ἄπω Ἀνατολή καί Εὐρώπη/Ἀτλαντικό, ἀντίστοιχα.

Χαρακτηριστικά σημειώνομε:

— 20.500 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία γιά Μ. Λίμνες, δολ. 5.500.

— 13.900 τον. d.w., ἀπό Χόγκ Κόγκ γιά Ἀν. Μεσόγειο, δολ. 3.500.

— 26.700 τον. d.w., ἀπό Β. Ἱσπανία γιά Δυτ. Ἀκτή ΗΠΑ, δολ. 3.100.

— 35.300 τον. d.w., ἀπό Ν. Ἀφρική γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 5.800.

— 20.400 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Κ. Ἀμερική δολ. 4.600.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἡ ἀλλαγή τῆς κλίμακος World Scale καί ἡ παράλληλη ἄνοδος τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων ἐπέφεραν κάποια σύγχυση στούς παρατηρητές τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων στίς ἀρχές τοῦ 1987 πού δυσκόλεψαν τήν ἀξιολόγηση τῶν ναύλων.

Ὁ σημαντικός ὄγκος τῆς προσφερομένης χωρητικότητας στόν Περσικό Κόλπο διατήρησε τά ἐπίπεδα τῶν ναύλων στά WS 24-26 γιά VLCC πρός δυτικές ἤ ἀνατολικές φορτώσεις ἀντίστοιχα.

Σέ συγκρατημένα ἐπίπεδα οἱ ἀγορές τῆς Μεσογείου καί τῆς Καραϊβικῆς, ἐνῶ ἐλάχιστη δραστηριότητα παρουσίασε ἡ Δυτ. Ἀφρική.

Τελείως διαφορετική ἡ κατάσταση στά καθαρά φορτία ὅπου, μέ προεξάρχουσα τή Μεσόγειο, δημιουργήθηκαν καταστάσεις πλήρους εὐφορίας καί πληρώθηκαν ὑψηλότατοι ναῦλοι, ἰδίως στά μεγέθη 20-30.000 τον. d.w. Τά WS 200-275, ἀναλόγως μεγέθους καί προορισμοῦ, ἀποτέλεσαν τόν κανόνα.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ζωηρότης στήν ἀγορά μέ πλούσια συγκομιδή σέ πράξεις, καθώς τό ἐνδιαφέρον ἐπικεντρώνεται στήν ἀπόκτηση δεξαμενοπλοίων καί μικτῶν πλοίων, κυρίως μέσου μεγέθους, καί μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ.

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Telfair Mariner	71.830	1977	$ 5.200.000	Ἕλληνες
Platon	65.083	1981	$ 7.500.000	—
Bestone	61.308	1977	$ 5.000.000	—
Milbus	60.340	1965	$ 1.725.000	—
Darya Chand	27.490	1977	$ 3.000.000	—

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Happy Empress	423.700	1976	$ 13.200.000	Ἀμερικανοί
Bise (OBO)	145.000	1972	$ 5.500.000	Ἕλληνες
Rojah Lant (ΟΒΟ)	122.124	1975	$ 8.500.000	Νορβηγοί
Sandefjord (O/O)	127.200	1974	$ 7.200.000	Ἕλληνες
Viking Hawk	88.550	1980	$ 13.000.000	Ἕλληνες
Consortium (P/C)	31.600	1977	$ 7.900.000	Ἰταλοί
Paola (P/C)	31.148	1975	$ 7.750.000	Ἰταλοί

Οἱ διαλύσεις

Κυρίαρχη τῆς ἀγορᾶς ἡ Ταϊβάν ὑπαγόρευσε ἐξελίξεις καί τιμές καί στήν οὐσία κατέστη ὁ μοναδικός προορισμός ὅλων τῶν πρός διάλυση πλοίων.

Καί ἐνῶ ἐλάχιστα ἀκούγονταν γιά δεξαμενόπλοια, οἱ τιμές πλοίων ξηροῦ φορτίου 4.000-9.000 τόννων LDT κυμαίνονταν μεταξύ δολ. 135-148. Σιγή ἐπικρατοῦσε σέ Κίνα καί Κορέα πού προφανῶς δέν μπόρεσαν νά ἀκολουθήσουν τήν ἄνοδο τῶν τιμῶν.

Ἀκολουθοῦσε ἡ Ἰνδία στά δολ. 126 γιά 6.000 τόννους μέ οὐραγό τό Πακιστάν, ἐνῶ, στό Μεσογειακό χῶρο, περί τά δολ. 100 πληρώνονταν πλοῖα 5.000 τόννων περίπου.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Μέ ἀμφιταλαντεύσεις ἡ ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου, κινήθηκε πάντως σέ κόσμια ἐπίπεδα μέ στούς ναύλους στά μεγέθη τῶν 50.000 τον. στά δολ. 13,75 καί δολ. 8,25 ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία καί Κόντινεντ ἀντίστοιχα, καί δολ. 9 ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Ἄπω Ἀνατολή.

Ἡ ἐπανεμφάνιση ιῶν Σοβιετικῶν στήν ἀγορά μετά παύση ἐννέα μηνῶν δημιούργησε μία δικαιολογημένη αἰσιοδοξία γιά τόνωση τῆς ἀγορᾶς μέ τόν ἐρχομό τῆς ἀνοίξεως.

Ἱκανοποιητική ὑπῆρξε ἡ κίνηση φορτίων σιδηρομεταλλευμάτων, ἐνῶ εἰδήσεις γιά νέα συμβόλαια μεταφορᾶς γαιανθράκων προξένησε ἐλπιδοφόρες προοπτικές. Ἀντίθετα μηδαμινή σχεδόν ἡ παρουσία φορτίων λιπασμάτων καί ζάχαρης κατά τόν ὑπό ἐξέταση μήνα.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Σεβαστό μέρος τῆς ναυλωτικῆς δραστηριότητας ἐκφράστηκε μέ τή μορφή τῶν χρονοναυλώσεων, ὅπου ὑπῆρξε μία σαφής βελτίωση τῶν μισθωμάτων.

Ἰδιαίτερα δραστήριες οἱ περιοχές τῆς Νότιας Ἀμερικῆς καί τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ οἱ ὁποῖες ἀπασχόλησαν μεγάλο ἀριθμό handy size πλοίων μέ ἀνοδικά μισθώματα, ἐνῶ δραστήρια ὑπῆρξε ἐπίσης καί ἡ ἀγορά τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς.

Σέ μέγεθος πάναμαξ τά δολ. 5.500 - 5.800 πληρώνονταν γιά κυκλικό ταξίδι Ἀτλαντικοῦ καί περί τά δολ. 5.000 γιά κυ-

κλικό ταξίδι Εἰρηνικοῦ.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— Νοτ. Ἀφρική 65.850 τον. d.w. γιά Βορ. Εὐρώπη, δολ. 6.900.

— Κόντινεντ 41.450 τον. d.w. γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 4.600.

— Κόντινεντ 27.000 τον. d.w. γιά Ἄκαμπα, δολ. 5.250.

— Ἀμερ. Κόλπο 26.500 τον. d.w. γιά Κίνα, δολ. 4.600.

— Βορ. Εἰρηνικό 60.900 τον. d.w. γιά Σαουδ. Ἀραβία, δολ 5.250 πλέον δολ. 150.000.

Τά δεξαμενόπλοια

Συσσώρευση χωρητικότητας στόν Περσικό Κόλπο, πού μόνο σέ μεγέθη V/ULCC ἀριθμοῦσε περί τά 20 πλοῖα, 6 ἑκατ. τον. d.w., μέ ἀποτέλεσμα ὁ ναῦλος γιά ἀνατολικές ὀψιόν νά μειωθεῖ ἀπό WS 32,5 στά WS 28.

Περιορισμένος ὁ ὄγκος τῶν διακινηθέντων φορτίων πετρελαίου σέ παγκόσμια κλίμακα ἐν ὄψει μιᾶς ἀναμενομένης μειώσεως τῶν τιμῶν, μέ μόνη ἐξαίρεση τά καθαρά φορτία, τά ὁποῖα ἰδίως στήν περιοχή τῆς Καραϊβικῆς κινήθηκαν μέ ζωηρότητα σέ ἐπίπεδα WS 200-235 στά μεγέθη τῶν 30.000 τόννων.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Παρά τή διαφαινομένη πτωτική τάση τῆς ναυλαγορᾶς πετρελαιοφόρων καί τήν ἀμφιλεγόμενη κατάσταση στήν ἀγορά τοῦ ξηροῦ φορτίου, τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον ὑπῆρξε σχετικά ζωηρό, ἀποτέλεσμα κυρίως τῆς ἰδιάζουσας παραμέτρου πού ἔχει σάν βάση τίς μελλοντικές προοπτικές ἐξελίξεως τῶν ἀξιῶν καί πού ὑπαγορεύει τήν πρόσκτηση χωρητικότητας σέ τιμές πού βρίσκονται σέ λογικά πλαίσια.

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Super Star	117.570	1970	$ 1.770.000	—
Somersby	108.500	1972	$ 3.500.000	—
Singa Sun	66.289	1974	$ 3.700.000	Ἕλληνες
Jackie	60.967	1984	$ 8.800.000	Ἕλληνες
Camelia	27.188	1978	$ 2.700.000	Ἰάπωνες
Petropolis	27.481	1977	$ 3.100.000	Ἰνδοί

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Hoegh Hood (O/O)	249.259	1973	$ 8.100.000	Ἕλληνες
Honam Ruby	215.780	1970	$ 6.000.000	Ἕλληνες
Jed Forest (OBO)	154.900	1972	$ 5.200.000	Ἕλληνες
Friendly Ranger (OBO)	103.433	1972	$ 4.950.000	Ἕλληνες
Golden Tiger	98.912	1972	$ 6.000.000	Ἕλληνες
Santo Trader (P/C)	37.000	1976	$ 5.750.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Ὁ μεγάλος ἀριθμός τῶν προσκτηθέντων πλοίων ἀπό τήν Ταϊβάν δημιούργησε πτωτικές τάσεις τῶν τιμῶν, πού διαμορφώθηκαν περί τά δολ. 130/135 γιά μεγάλα μεγέθη, ἐνῶ περί τά δολ. 130 πληρώνονταν τά μέσου μεγέθους πλοῖα. Ἡ Κίνα προσέφερε δολ. 125 γιά τούς 5-7.000 τόννους, ἡ Νοτ. Κορέα δολ. 135 γιά πλοῖα 15.000 τον. βάρους.

Στήν Ἰνδία τά μεγαλύτερα τῶν 5.000 τον. πλοῖα κινήθηκαν στά δολ. 130, ἐνῶ δολ. 115 πληρώθηκε πλοῖο 6.500 τον. βάρους στό Πακιστάν. Ἐνδιαφέρουσα κίνηση παρατηρήθηκε καί στήν Τουρκία μέ τούς 15.000 τον. στά δολ. 117.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Ἀπό τίς πρῶτες ἑβδομάδες τοῦ μῆνα παρατηρεῖται μία οὐσιαστική ἄνοδος τῆς ζητήσεως καί τῶν ναύλων σέ ὅλους σχεδόν τούς βασικούς τομεῖς τῆς ἀγορᾶς, καθώς καί τῆς προθυμίας τῶν ναυλωτῶν νά προβοῦν σέ μισθώσεις πλοίων πού περιέχουν ὀψιόν κάπως ἀκριβοπληρωμένες.

Στά σιτηρά σταδιακά ὁ ναῦλος ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ ἀνέβηκε ἀπό τά δολ. 14 στά δολ. 16,30, ἐνῶ οἱ φορτώσεις πρός Κόντινεντ σέ πλοῖα μεγέθους 80.000 τον. ἔφθασαν τά δολ. 8.80.

Χωρίς νά ἔχουν τό προβάδισμα ἀλλά καί χωρίς νά ὑστερήσουν σέ ἐνδιαφέρον, τά σιδηρομεταλλεύματα καί οἱ γαιάνθρακες ἐστήριξαν τήν ἀγορά, συγκράτησαν τήν ἀνάλογη ζήτηση καί τούς ναύλους καί — μέ τή βοήθεια, ἴσως, τῶν σιτηρῶν — πραγματοποίησαν βελτιώσεις. Ἀξιόλογες ποσότητες τῶν ἀνωτέρω φορτίων διακινήθησαν ἀπό τή Βραζιλία, Δυτ. Ἀφρική καί τό Βορειοαμερικανικό χῶρο.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ἐξαιρετική δραστηριότητα σημειώθηκε στόν τομέα τῶν χρονοναυλώσεων, ὅπου τό μέγεθος πάναμαξ κλιμακωτά ἔφθανε τά δολ. 7.500 ἡμερησίως σέ ὅλες τίς βασικές περιοχές, ἐνῶ ὑψηλά μισθώματα πληρώθηκαν καί στά μικρότερα μεγέθη τῶν 46.000 τον. d.w. στά δολ. 6.000 καί τῶν 27.000 τον. d.w στά δολ. 4-4.500 γιά κυκλικό ταξίδι Ἀτλαντικοῦ.

Ἰδιαίτερη μνεία ἁρμόζει στά ὑψηλά μισθώματα πού ἐπέτυχαν τά φορτηγά multipurpose ὅπως:

— 21.400 τον. d.w. παράδοση Χόγκ Κόγκ, ἐπαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 4.200.

— 22.600 τον. d.w. παράδοση Κόντινεντ, ἐπαναπαράδοση Δυτ. Ἀφρική, δολ. 3.900.

— 18.400 τον. d.w. παράδοση Βορ. Ἱσπανία, ἐπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.100.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἡ κίνηση τῶν παραγωγῶν πετρελαίου γιά περιορισμό τῆς παραγωγῆς ἀργοῦ καί συγκράτηση τῶν τιμῶν ἀπέληξε σέ μείωση τῆς ζητήσεως καί συσσώρευση χωρητικότητας στίς βασικές περιοχές δραστηριότητος.

Τά WS 24,5 γιά Ἀνατολή ἐξέφραζε τό ἐπίπεδο τῆς κινήσεως στόν Περσικό Κόλπο καί τήν καθίζηση πού παρατηρήθηκε στήν ἀγορά τῶν δεξαμενοπλοίων κατά τόν ὑπό θεώρηση μήνα.

Δέν ὑπῆρξε περιοχή μέ ἰδιαίτερη «ἔμπνευση» καί κάποιες στιγμιαῖες ἐκλάμψεις ἀπό Δυτική Ἀφρική γιά 120/160.000 τόννους, ἤ μερικές αἰχμές στά καθαρά φορτία, δέν μεταβάλλουν τή γενική εἰκόνα.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἀνοδικές τάσεις στίς τιμές τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου μετά τήν εὐφορία πού δημιούργησε ἡ ἀνοδική ἐξέλιξη τῆς ναυλαγορᾶς. Ἀντίστροφα, ἡ ὑπερπροσφορά τονναζ στά δεξαμενόπλοια καί ἡ καθίζηση τῆς ἀγορᾶς ὁδήγησε ἀρκετές μεγάλες μονάδες στά διαλυτήρια.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Marabank	24.270	1977	$ 2.200.000	Ἕλληνες
Johnny	16.580	1976	$ 1.550.000	Ἕλληνες
Jade	15.241	1974	$ 1.100.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Irish Spruce	71.927	1983	$ 8.000.000	Έλληνες
Beau Success	64.130	1981	$ 8.300.000	—
West Jinoriwon	41.872	1972	$ 1.800.000	Έλληνες
Don Catarino	32.200	1982	$ 3.950.000	Έλληνες
Caroline	30.812	1975	$ 2.400.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Kinko Maru	257.226	1972	$ 6.800.000	Έλληνες
Malaska (OBO)	104.749	1972	$ 4.100.000	Νορβηγοί
Cys Brilliance	89.961	1974	$ 6.900.000	Έλληνες
Meltemi (P/C)	40.200	1976	$ 5.600.000	Ιταλοί

Οί διαλύσεις

Στά ἐπίπεδα τῶν δολ. 135-137 ἡ Νότιος Κορέα ἀπορρόφησε σημαντικό ἀριθμό VLCC καί μικτῶν πλοίων, ἐνῶ στά ἴδια ἐπίπεδα ἡ Ταϊβάν ἐξασφάλισε πλοῖο βάρους 20.000 τόννων.

Χαλαρή ἡ κίνηση στήν Ἰνδία καί τό Πακιστάν, ὅπου τά πλοῖα 5-6.000 τον. βάρους ἐξασφάλιζαν δολ. 128 καί δολ. 105 ἀντίστοιχα.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Ἐκτός ἀπό τήν παρουσία τῶν Σοβιετικῶν πού κάλυψαν ἄμεσες μεταφορικές ἀνάγκες, ἡ ναυλαγορά τοῦ Ἀπριλίου συντηρήθηκε σέ ὑψηλά ἐπίπεδα ἀπό τήν εὔρρυθμη παρουσία φορτίων σιτηρῶν πρός Ἰαπωνία καί Κόντινεντ καί τήν ἔντονη ἐξαγωγική δραστηριότητα τῆς Βραζιλίας σέ σιδηρομεταλλεύματα.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 52.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 16.50 φίο.

— 75.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Κόντινεντ, δολ. 8,50 φίο.

— 220.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βραζιλία γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 4,95 φίο.

— 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βραζιλία γιά Κόντινεντ, δολ. 4,15.

— 85.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰταλία, δολ.5,25.

— 90.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Κόντινεντ γιά Ἰταλία, δολ. 2,60.

— 90.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Αὐστραλία γιά Βορ. Εὐρώπη, δολ. 9,40.

Οί χρονοναυλώσεις

Ἔντονη ἡ συμμετοχή τῆς χρονοναύλωσης, ἐξέφρασε σημαντικό μέρος τῆς ὅλης δραστηριότητος μέ ζήτηση γιά πλοῖα ὅλων τῶν μεγεθῶν σέ μισθώματα πού ἀναφέρονται ἐν συνεχεία:

— 70.000 τον. d.w. κυκλικό ταξίδι Ἀτλαντικοῦ δολ. 6.500 - 7.000 τήν ἡμέρα.

— 80.000 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ μέσω Κόλπου ΗΠΑ γιά Ἄπω Ἀνατολή δολ. 7.900.

— 26.800 τον. d.w. γιά κυκλικό Μεγάλων Λιμνῶν, δολ. 4.550.

— 41.400 τον. d.w. παράδοση Σικελία, μέσω Μεσογειακῶν Λιμένων, ἐπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 6.000 ἡμερησίως.

— 34.000 τον. d.w. ἀπό Ν. Ἀφρική μέσω Βραζιλίας, ἐπαναπαράδοση Μεσόγειο ἤ Κόντινεντ δολ. 5.250.

— 24.500 τον. d.w. ἀπό Βραζιλία γιά Δυτική Ἀκτή ΗΠΑ, δολ. 5.250 πλέον δολ. 80.000.

— 35.000 τον. d.w. ἀπό Ντακτάρ γιά Νορβηγία, δολ. 6.000.

— 23.400 τον. d.w. Ἐρυθρά γιά Βραζιλία, δολ. 4.000.

— 37.400 τον. d.w. Ἀπό Ἀνατ. Αὐστραλία γιά Κόντινεντ, δολ. 5.000.

— 29.500 τον. d.w. ἀπό Φιλιππῖνες γιά Κόντινεντ, δολ. 3.700.

— 23.300 τον. d.w., ἀπό Αὐστραλία γιά Ἰνδικό, δολ. 7.275.

— 67.400 τον. d.w., ἀπό Ἄπω Ἀνατολή γιά κυκλικό Β. Εἰρηνικοῦ, δολ. 6.500.

Τά δεξαμενόπλοια

Μικρή βελτίωση τῆς ἀγορᾶς τῶν τάνκερς κατά τόν Ἀπρίλιο, μέ τόν ναῦλο τῶν VLCC ἀπό τόν Περσικό νά ἀναρριχᾶται στά ἐπίπεδα τῶν WS 30-33 ἀναλόγως περιοχῆς. Ἱκανοποιητική ζήτηση παρουσίασε ἡ Μεσόγειος μέ τούς 130.000 τον. στά WS 55 καί τούς 50.000 τον. στά WS 110. Στά αὐτά ἐπίπεδα κινήθηκε καί ἡ Δυτ. Ἀφρική μέ τούς 120.000 τον. πρός ΗΠΑ στά WS 52, ἐνῶ ἀνοδικές τάσεις ἔδειξε ἡ περιοχή τῆς Καραϊβικῆς μέ τούς 65.000 τον. γιά Κόλπο ΗΠΑ στά WS 64.

Ποικιλία τόπων φορτώσεως καί προορισμοῦ διέκρινε τόν τομέα τῶν καθαρῶν φορτίων μέ τούς 55.000 τον. ἀπό Κωνστάντζα γιά Κόλπο ΗΠΑ στά WS 95 καί τούς 53.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἰαπωνία στά WS 115.

Οί ἀγοραπωλησίες

Ἄμεσο ἐπακόλουθο τῆς πρός τά ἄνω στροφῆς τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου, ἡ ζήτηση πλοίων πρός ἀγορά αὐξήθηκε κατακόρυφα μέ παράλληλη ἐμφάνιση ἐντόνων φαινομένων ἀνταγωνισμοῦ περί τήν ἀπόκτηση τῶν σχετικά λίγων σέ ἀριθμό προσφερομένων πλοίων. Γιά τά πιό ἀξιόλογα, ἡ συγκέντρωση πέντε ἤ δέκα ἤ καί περισσοτέρων ὑποψηφίων ἀγοραστῶν ἀποτέλεσε σύνηθε φαινόμενο.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Roachbank	18.500	1979	$ 3.500.000	Έλληνες
Nathalie	17.700	1976	$ 1.600.000	Έλληνες
Mechana	12.680	1983	$ 3.500.000	—

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
World Dulce	133.360	1981	$ 14.300.000	Βέλγοι
Kohwa Maru	115.200	1973	$ 3.900.000	Έλληνες
Mineralis	63.400	1973	$ 3.000.000	Έλληνες
Belo Mundo	33.663	1978	$ 3.800.000	Έλληνες
Oriental Castle	29.927	1980	$ 4.300.000	Ἰάπωνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
World Challenger	164.338	1973	$ 5.750.000	Νορβηγοί
Phoenix	155.100	1975	$ 9.250.000	Ἀμερικανοί
Chevron Frankfurt	80.137	1967	$ 2.000.000	Έλληνες
Eastern Hazel	76.370	1972	$ 3.500.000	Έλληνες
Langfonn (P/C)	59.250	1977	$ 8.500.000	Έλληνες

Οί διαλύσεις

Μέτρια ἡ ζήτηση πλοίων ἀπό τίς κύριες ἀγορές, ἀποτέλε-

σμα τῶν ἀθρόων ἀγορῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων τόν προηγούμενο μήνα.

Στήν Ταϊβάν πλοῖο 24.600 τον. βάρους πληρώνονταν δολ. 136 καί πλοῖο 15.470 τον. δολ. 145. Στήν περιοχή τοῦ 'Ινδικοῦ πλοῖο 3.900 τον. βάρους ἔπιανε δολ. 115.

'Αξίζει νά μνημονεύσομε τήν ἀπόφαση τῶν Ταϊβανέζων διαλυτῶν ἐκπροσώπων 23 ἀποβάθρων διαλύσεων νά καταβάλουν δολ. 5 ἀνά ἀγοραζόμενο τόννο σκράπ πρός τό Κονσόρτιουμ, προκειμένου τά χρήματα νά χρησιμοποιηθοῦν γιά τή βελτίωση τῶν ἐγκαταστάσεων καί τήν ἀντιμετώπιση τῆς ρυπάνσεως.

ΜΑΪΟΣ

Τά σιτηρά ἀποτέλεσαν τόν κύριο παράγοντα ζωηρότητας τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς κατά τόν ὑπό ἀνασκόπιση μῆνα, μέ ἔξαρση στήν περιοχή τοῦ Κόλπου ΗΠΑ, ὅπου κλιμακωτά ὁ ναῦλος γιά τήν κλασική διαδρομή τῶν πάναμαξ πρός τήν 'Ιαπωνία διαμορφώθηκε στά δολ. 18,50 μέ ἀντίστοιχη ἄνοδο στά μικρότερα μεγέθη.

Παρά τόν σχετικά μικρότερο ἀριθμό τῶν ἐντολῶν πού κυκλοφόρησαν, οἱ πλοιοκτῆτες διατήρησαν τήν αἰσιοδοξία τους καθώς ἔγιναν γνωστές νέες ἀγορές σιτηρῶν ἐκ μέρους τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως, τῆς Κίνας, τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας καί τῆς Πολωνίας.

Στούς γαιάνθρακες χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε τούς 60.000 τον. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ταϊβάν στά δολ. 15,40 φίο καί τούς 80.000 τον. ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά 'Ιταλία στά δολ. 5,40.

Σοβαρός ἀριθμός κλεισιμάτων καί σέ φορτία σιδηρομεταλλεύματος, ὅπως οἱ 50.000 τον. ἀπό Δυτ. 'Αφρική γιά Κόντινεντ στά δολ. 7,05 καί οἱ 100.000 τον. ἀπό Βραζιλία γιά 'Αμβέρσα στά δολ. 2,75 ἀνά τόννο.

Ζωηρή καί ἡ ἀγορά τῶν λιπασμάτων τόν Μάϊο, μέ χαρακτηριστική τή συμφωνία γιά τέσσερα συνεχῆ ταξίδια ἑλληνόκτητου πλοίου μέ φορτίο 25.000 τον. ἀπό Καζαμπλάνκα γιά Κίνα στά δολ. 22,80.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Μέ ἰδιαίτερη ἔξαρση τῆς ζητήσεως γιά μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ, ἡ δραστηριότητα τοῦ τομέα τῶν χρονοναυλώσεων ὑπῆρξε ἐξαιρετικά ὑψηλή, μέ τήν περιοχή τοῦ 'Ατλαντικοῦ νά ὑπερέχει συγκριτικά ἐκείνης τῆς Ἄπω 'Ανατολῆς. 'Αξιόλογη ζήτηση καί γιά μεγάλα μπάλκερς (cape size), ὅπως χαρακτηριστικά ἀναφέρουν οἱ ναυλώσεις πού ἀκολουθοῦν:

— 170.000 τον. d.w. κυκλικό 'Ατλαντικοῦ, δολ. 7.300.

— 135.000 τον. d.w. 'Ιαπωνία μέσω Αὐστραλίας, γιά Κόντινεντ, δολ. 2,75 ἀνά τον. d.w.

— 120.000 τον. d.w., 4-6 μῆνες, δολ. 1.85 ἀνά τον. d.w.

— 66.000 τον. d.w., Ἄπω 'Ανατολή γιά 60 ἡμέρες περίπου, δολ. 6.750.

— 67.400 τον. d.w., 'Ιαπωνία γιά Εὐρώπη, δολ. 7.250.

— 64.000 τον. d.w., ἀπό Κόντινεντ γιά 'Ερυθρά θάλασσα, δολ. 10.000 ἡμερησίως.

— 70.000 τον. d.w. κυκλικό 'Ατλαντικοῦ, δολ. 8.000.

— 41.700 τον. d.w. νεότευκτο, ἀπό 'Ιαπωνία γιά Μεσόγειο, δολ. 7.600

— 37.500 τον. d.w. ἀπό Φλώριδα γιά Κόλπο ΗΠΑ, μέσω Περοῦ, δολ. 6.000.

— 27.500 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἄπω 'Ανατολή, δολ. 6.250.

— 28.800 τον. d.w. ἀπό Μαύρη Θάλασσα γιά περίοδο 6 - 10 μηνῶν, δολ. 4.350.

— 15.130 τον. d.w. ἀπό 'Αδριατική γιά Περοῦ, δολ. 4.100.

Τά δεξαμενόπλοια

Δραστήρια ἡ περιοχή τοῦ 'Αραβικοῦ Κόλπου ὅπου σημειώθηκαν ἀθρόες ναυλώσεις VLCC's σέ βελτιωμένα ἐπίπεδα ναύλων πού κυμάνθηκαν περί τά WS 37 πρός δυτικές ὀψιόν, WS 44 πρός 'Ερυθρά καί WS 40 πρός ΗΠΑ.

Βελτιωμένη ἡ κατάσταση στή Μεσόγειο καί Δυτ. 'Αφρική, χωρίς ὅμως ἰδιαίτερες ἐξάρσεις, ἐνῶ περισσότερη ἱκανοποιητική ἡ κίνηση πού παρατηρήθηκε στήν Καραϊβική, ὅπου οἱ 65,000 τον. πλήρωναν μέχρι καί WS 85.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Πολύ δραστήρια ἡ ἀγορά, ἰδίως τό δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ μῆνα, ἀπέληξε σέ σεβαστό ἀριθμό πράξεων σέ ὅλες τίς κατηγορίες τῶν πλοίων, στά ἐπίπεδα τιμῶν πού μαρτυροῦν ἔντονο ἀνταγωνισμό μεταξύ τῶν ἀγοραστῶν:

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	'Αγοραστές
Passat	16.270	1973	$ 1.400.000	'Ιρανοί
Challenger	15.648	1978	$ 2.750.000	Γάλλοι
Despina	SD14	1971	$ 750.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	'Αγοραστές
Cetra Sagitta	131.600	1983	$ 17.300.000	Βρεταννοί
Glendale	127.300	1973	$ 4.900.000	Ἕλληνες
Ken Trader	63.400	1977	$ 5.600.000	Ἕλληνες
Oak Sun	61.500	1982	$ 10.700.000	Ἕλληνες
Wisteria Hill	39.560	1986	$ 11.350.000	Χόγκ Κόγκ
Anastasios	26.100	1975	$ 3.200.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	'Αγοραστές
World NKK	266.200	1973	$ 8.000.000	Νορβηγοί
Hoegh Hill (O/O)	*249.200*	1971	$ 7.200.000	Ἕλληνες
Apache (OBO)	122.000	1975	$ 8.100.000	Ἕλληνες
White Gardenia	83.358	1976	$ 7.700.000	'Αμερικανοί
W.A. Mather (P/C)	31.100	1973	$ 5.000.000	'Ιταλοί

Οἱ διαλύσεις

Σέ ὑψηλά ἐπίπεδα ἡ ἀγορά τῶν διαλύσεων ἐξαιτίας τῆς δραστήριας ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀπροθυμίας τῶν πλοιοκτητῶν νά προσφέρουν πλοῖα γιά διάλυση.

Οἱ τιμές διαμορφώθηκαν σέ βελτιωμένα ἐπίπεδα ὅπως:

— Ταϊβάν: 12.688 τον. βάρους, δολ. 157.

— Ταϊβάν: 7.265 τον. βάρους, δολ. 141

— Κίνα: 12.900 τον. βάρους, δολ. 148

— 'Ινδία: 5.800 τον. βάρους, δολ. 130,50

— Μπαγκλαντές: 6.400 τον. βάρους, δολ. 138.

Καμμία οὐσιώδης μεταβολή στήν ἄλλως χαλαρή ζήτηση τῆς Μεσογείου.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Οἱ ἔντονες προσπάθειες τῶν ναυλωτῶν νά «ρίξουν» μέ κάθε θυσία τήν ἀγορά καί ταυτόχρονα ἡ ἐνδημονοῦσα ἀνισορροπία προσφορᾶς καί ζήτησης τονναζ ὁδήγησαν τήν ναυλαγορά τῶν 'Ιουνίου σέ πτώση, πού σέ ὁρισμένες στιγμές θύμιζε κατάρρευση.

Σταδιακά ὁ ναῦλος τῶν 52.000 τον. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία ἔφθασε στό χαμηλό ἐπίπεδο τῶν δολ. 12,50 καί ὁ ἀντίστοιχος πρός Κόντινεντ διαμορφώθηκε περί τά δολ. 7.

Ἡ πτώση ἔπληξε καί τά μπάλκερς handy size, ἐνῶ ὁ ἱκανοποιητικός ἀριθμός τῶν πράξεων σέ φορτία γαιανθράκων καί σιδηρομεταλλεύματος δέν στάθηκε ἱκανός νά ἐξισορροπήση τίς ἀπώλειες τῶν λοιπῶν τομέων τῆς ἀγορᾶς.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Συνέπεια τῶν ἤδη ἐκτεθέντων, οἱ χρονοναυλώσεις ὑπέστησαν αἰσθητή πτώση ὡς πρός τά ἐπίπεδα τῶν μισθωμάτων, τόσο στήν περιοχή τοῦ Ἀτλαντικοῦ ὅσο καί στόν Εἰρηνικό καί τήν Ἄπω Ἀνατολή:

Χαρακτηρικές οἱ σημειούμενες συμφωνίες:

— 64.000 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία γιά κυκλικό ταξίδι Αὐστραλίας, δολ. 7.000

— 42.100 τον. d.w. ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία, δολ. 5.100.

— 38.100 τον. d.w ἀπό Βραζιλία γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 6.800.

— 28.000 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 4.250.

Τά δεξαμενόπλοια

Διαφορετική ἡ εἰκόνα στήν ναυλαγορά τῶν πετρελαιοφόρων, ὅπου στιγμές ἰσορροπίας σέ συνδυασμό μέ ἐξάρσεις κατά περιοχές, ἔδωσαν εὐκαιρίες γιά διαπραγματεύσεις σέ ὑψηλότερα ἐπίπεδα ναύλων.

Στόν Περσικό τά ὑπερδεξαμενόπλοια πληρώνονταν WS 37 πρός δυτικές ὀψιόν καί WS 40 γιά ἀνατολικές, ἐνῶ τά μικρότερα μεγέθη ὅπως οἱ 135.000 τον. γιά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ WS 55.

Σέ ἱκανοποιητικά ἐπίπεδα ἡ δραστηριότης στή Μεσόγειο καί τή Δυτ. Ἀφρική, ἐνῶ ἀντίθετα αὔξηση τῆς ζητήσεως σημειώσαμε στή Βορ. Θάλασσα, ὅπου φορτία 80.000 τον. πλήρωναν WS 100 γιά τοπική μεταφορά.

Σέ συνθῆκες σταθερότητας ἡ ἀγορά τῶν καθαρῶν φορτίων μέ ἐπίκεντρα τήν Καραϊβική, τή Μαύρη Θάλασσα καί τήν Ν.Α. Ἀσία.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Συγκράτηση τοῦ ἀγοραστικοῦ ἐνδιαφέροντος, ἰδίως μετά τό πρῶτο δεκαήμερο, συνέπεια τῆς πτώσεως τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου καί τῆς ἀβεβαιότητας ὡς πρός τή διαμόρφωση στό ἄμεσο μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς τῶν πετρελαιοφόρων, στά ὁποῖα πάντως ὑπῆρξε ἀρκετό ἐνδιαφέρον ἰδίως γιά τά μεγάλα πλοῖα.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Concordia Sun	24.230	1979	$ 5.500.000	Κινέζοι
Troutbank	18.500	1979	$ 3.600.000	Ἰνδοί
United Effort	15.175	1982	$ 3.000.000	Χόγκ Κόγκ
Hilles Oldendorff	SD 14	1972	$ 1.100.000	—

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Tectus	119.500	1974	$ 5.750.000	Νορβηγοί
Mount Pindos	61.400	1974	$ 5.400.000	Ἰταλοί
Montoba	33.100	1982	$ 6.650.000	Ἕλληνες
Cape Comorin	27.760	1982	$ 3.800.000	Πλεισ/σμός
Winner	22.600	1973	$ 1.750.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Sea Song	357.000	1977	$ 15.800.000	Νορβηγοί
World Nisseki	268.500	1974	$ 11.000.000	Ἕλληνες
Med Sun	140.600	1974	$ 9.300.000	Νορβηγοί
Seateam Courier (OBO)	113.700	1973	$ 6.650.000	Ἕλληνες
Obo Baron (OBO)	103.230	1970	$ 4.000.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Ἀρκετές οἱ πράξεις στίς περισσότερες ἀγορές πλήν τοῦ Πακιστάν ὅπου ἐπικράτησε ἀπραξία.

Στήν Ταϊβάν πλοῖο 18.200 τον. βάρους ἀγοράσθηκε στά δολ. 164,75, ἐνῶ ἕνα μεγάλο δεξαμενόπλοιο 39.976 τον. βάρους κατέληξε στήν Νοτ. Κορέα ἀντί δολ. 153,50 ἀνά τόννο.

Ἐμφανής ἡ παρουσία καί τῶν Κινέζων διαλυτῶν που πλήρωσαν δολ. 145 γιά φορτηγά 14.124 τον. βάρους καί δολ. 134 γιά μικρότερο πλοῖο 5.188 τόννων.

Στήν περιοχή τοῦ Ἰνδικοῦ σημειώσαμε τίς ἑξῆς χαρακτηριστικές πράξεις:

— Ἰνδία: 4.738 τον. βάρους, δολ. 131.

— Μπαγκλαντές: 5.540 τον. βάρους, δολ. 136,50

— Ταϋλάνδη: 7.898 τον. βάρους, δολ. 148.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Ἀπό τίς πρῶτες ἑβδομάδες τοῦ μῆνα ἡ ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου ἔδειξε σαφῆ σημεῖα βελτίωσης τῶν συνθηκῶν ὑπέρ τῆς πλοιοκτησίας καί δικαίωσε τούς ἰσχυρισμούς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πού ἰσχυρίζονταν τόν Ἰούνιο ὅτι ἡ παρατηρηθεῖσα ραγδαία κάμψη ἦταν ἕνα τεχνητό δημιούργημα.

Οἱ παρακάτω συμφωνηθεῖσες πράξεις καταμαρτυροῦν τίς βελτιωμένες συνθῆκες πού ἐπικράτησαν:

— 52.000 τον. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 16-16,30.

— 52.000 τον. ἀπό Βορ. Εἰρηνικό ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 9,20.

— 25.000 τον. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Αἴγυπτο, δολ. 17.

Ἄνθρακες καί σιδηρομεταλλεύματα ἀκολούθησαν τήν ἀνοδική πορεία, ὄχι τόσο ὡς πρός τόν ὄγκο ἀλλά ὡς πρός τούς ναύλους, ἀφοῦ ἄμεσα αὐτοί βρίσκονταν σέ ἐξάρτηση ἀπό τήν ὅλη πορεία τῆς ἀγορᾶς, ἀπό τήν ὁποία, σημειωτέον, ἀπουσίαζε μεγάλος ἀριθμός μικτῶν πλοίων πού, ἐπωφελούμενα μιᾶς ἐξαιρετικά καλῆς στιγμῆς στή ναυλαγορά τοῦ πετρελαίου, δέν ἐνδιαφέρθηκαν γιά τά ξηρά φορτία.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Σέ σταθερά ἐπίπεδα τά μισθώματα, μέ ἰδιαίτερη βελτίωση στά πλοῖα cape size καί πάναμαξ, ἀπέδειξαν τή δυνατότητα τῆς πλοιοκτησίας νά βελτιώνει τά ἐπίπεδα τῶν μισθωμάτων ὅπου τά «ἀνοικτά» πλοῖα δέν ἦσαν πολλά.

— 64.220 τον. d.w. ἀπό Αὐστραλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 5.750.

— 63.000 τον. d.w. ἀπό Ταϊβάν μέσω Αὐστραλίας γιά Ἰαπωνία, δολ. 5.400.

— 38.890 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Ἰαπωνία, δολ. 7.250.

— 37.400 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Ἀμερική γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 5.100.

— 27.150 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἰνδία, δολ. 4.000.

— 16.500 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Νήσους Εἰρηνικοῦ, δολ. 4.800.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἀνοδική πορεία στήν ἀγορά τοῦ πετρελαίου, μέ ἐπίκεντρο τόν Περσικό Κόλπο, ὅπου ἡ πολεμική ἔνταση σέ συνδυασμό μέ τό φόβο διακοπῆς τῆς ροῆς τοῦ μαύρου χρυσοῦ καί, ἀκόμη, ἡ δραστική μείωση τῆς ἄμεσα διαθέσιμης χωρητικότητας δημιούργησε κατακόρυφη ἄνοδο τῶν ναύλων.

Ναῦλοι μεταξύ WS 50-55 πληρώθηκαν σέ VLCC γιά Δυτικές ὀψιόν μέ ἔξαρση μέχρι τά WS 60, ἐνῶ τό WS 75 γιά Ἀνατολή, σάν ἀκραία περίπτωση, φαινόταν μᾶλλον νά ὑποχωρεῖ σέ πιό συγκρατημένα ἐπίπεδα. Σέ WS 80 ἔφθανε ὁ ναῦλος γιά 100.000 τόννους περίπου μέ προορισμό Κόντινεντ ἐνῶ ποικιλία μεγεθῶν εὕρισκε ἀπό τήν ἴδια περιοχή ἄνετη ἀπασχόληση γιά ὅλους τούς προορισμούς.

Σέ σταθερά ἐπίπεδα ἡ δραστηριότης στίς λοιπές βασικές περιοχές φορτώσεων, ἐνῶ σέ πολύ ἀξιόλογα ἐπίπεδα κινήθηκαν οἱ ναῦλοι τῶν καθαρῶν φορτίων, ὅπως:

— 50.000 τον. ἀπό Σιγκαπούρη γιά Ἰαπωνία, WS 120.
— 50.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἰαπωνία, WS 122,5.
— 30.000 τον. ἀπό Μεσόγειο γιά Ἀμερ. Κόλπο, WS 165.
— 25.000 τον. ἀπό Κωνστάντζα γιά Κόντινεντ, WS 147,5.
— 20.000 τον. ἀπό Βορ. Ἀφρική γιά Ἰταλία, WS 195.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ὑψηλή ἡ ζήτηση τόσο γιά πετρελαιοφόρα, ὅπου οἱ τιμές γιά τά VLCC τῆς δεύτερης γενιᾶς διαμορφώθηκαν περί τά δολ. 10 ἑκατομμύρια, ὅσο καί γιά τά μπάλκερς ὅπου ἀξιόλογος ἀριθμός πλοίων ἄλλαξε χέρια σέ μᾶλλον ὑψηλές τιμές.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Thamathai	18.500	1978	$ 2.800.000	Ἰταλοί
Hiranand Star	15.552	1984	$ 5.320.000	—

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Polyclipper	118.000	1975	$ 8.200.000	—
Thetis	72.063	1974	$ 4.750.000	Ἕλληνες
General Guizan	55.000	1973	$ 3.250.000	Ἕλληνες
Federal Frazer	40.100	1977	$ 4.750.000	Ἕλληνες
Ocean Fame	23.980	1981	$ 4.500.000	—

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Mathilde R.	310.700	1975	$ 15.250.000	—
Jurmo	259.500	1972	$ 9.600.000	Ἕλληνες
Alster Ore (O/O)	217.250	1972	$ 7.350.000	Ἕλληνες
Silaska (OBO)	103.100	1973	$ 5.250.000	Ἕλληνες
Port Joinville (P/C)	25.228	1972	$ 4.250.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Ἔντονος ἀνταγωνισμός μεταξύ τῶν διαλυτῶν γιά τήν ἀπόκτηση τῶν λίγων προσφερομένων πλοίων.

Μερικές χαρακτηριστικές ἀγορές των ἀνά τόννο βάρους:

— Ταϊβάν: 17.926 τον., δολ.152
— Ταϊβάν: 11.650 τον., δολ. 143
— Κίνα: 5.712 τον., δολ. 136
— Ν. Κορέα: 30.093 τον. δολ. 158,50
— Ἰνδία: 4.750 τον., δολ. 131
— Πακιστάν: 4.300 τον, δολ. 125

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Μέσα σέ συνθῆκες σταθερότητας κινήθηκε ἡ ναυλαγορά τοῦ Αὐγούστου, διαλύοντας τούς φόβους γιά πτώση τῶν ἐπιπέδων λόγω τοῦ καλοκαιριοῦ, τό ὁποῖο φέτος ὑπῆρξε κερδοφόρο.

Μέ κινητήριο δύναμη τά σιτηρά ἡ ναυλαγορά κινήθηκε σέ ὑψηλούς τόνους μέ μικρές ἀποκλίσεις πρός τά τέλη τοῦ μήνα.

Οἱ ναῦλοι τῶν πάναμαξ ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία κυμάνθηκαν περί τά δολ. 17,25 - 16,50, ἐνῶ στόν Βορ. Εἰρηνικό οἱ 52.000 τον. ἔπιαναν τά δολ. 12,70.

Ἀριθμός φορτώσεων γιά σιτηρά σημειώθηκε ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Βενεζουέλα ὅπου οἱ 12.000 τόννοι πλήρωναν δολ. 15 ἐνῶ ἱκανοποιητική ἦταν ἡ ζήτηση στήν Ἀνατολική Ἀκτή τῆς Νότιας Ἀμερικῆς, κυρίως Βραζιλία, ὅπου κυριαρχοῦσαν τά handy size.

Σημαντικός ἐπίσης ὁ ἀριθμός τῶν ναυλώσεων γιά γαιάνθρακες ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ταϊβάν σέ μεγέθη 50/60.000 τον. στά δολ. 14-14,50 φίο καί ἀρκετά τά φορτία μεταλλευμάτων πού διακινήθηκαν ἀπό Αγ. Λαυρέντιο, Νότιο καί Δυτ. Ἀφρική.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Μέ ζωηρότατη τή ζήτηση γιά μεγάλα πλοῖα μέχρι καί τοῦ πάναμαξ, τά μισθώματα διαμορφώθηκαν σέ ὑψηλά ἐπίπεδα. Ἡ Ἄπω Ἀνατολή διατήρησε τήν πρωτοπορία μέ δολ. 10.000 περίπου γιά πάναμαξ, σέ κυκλικό Εἰρηνικοῦ/ Αὐστραλίας ἢ ταξίδια πρός δυσμάς, ἐνῶ μέχρι δολ. 2.80 πληρώνονταν γιά cape size πλοῖα, ἀπό ταξίδι 2-3 μηνῶν μέχρι καί 12 μηνῶν μίσθωση περιόδου. Τά ἀντίστοιχα στόν Ἀτλαντικό μισθώματα κινήθηκαν μεταξύ δολ. 7.500 - 8.500 μέ ἐξάρσεις κατά περίπτωση πού ἔφθαναν τά ἐπίπεδα τῆς Ἀνατολῆς.

Τό handy size (40.000 TDW) ἔφθασε τά δολ. 6.000 ἡμερησίως ἐνῶ τά μικρότερα πλοῖα κινήθηκαν σέ ἀργότερους ρυθμούς μέ τούς 22.000 τον. d.w. στά δολ. 4.500 - 4.750 καί τούς 15.000 τον. d.w. ἀπό 2.750 μέχρι 4.200 ἀναλόγως τῆς θέσεως, τύπου καί ἡλικίας πλοίου.

Τά δεξαμενόπλοια

Μέ οὐσιαστικές αὐξομειώσεις ἡ ναυλαγορά τῶν τάνκερς, καθώς οἱ ναῦλοι τῶν VLCC ἀπό τόν Περσικό ἀπό WS 63 ἀνέβηκαν στά WS 80 γιά δυτικές ὀψιόν, γιά νά πέσουν πρός τό τέλος τοῦ μῆνα κατά 20 περίπου μονάδες.

Χωρίς οὐσιαστικές ἐξάρσεις οἱ ἀγορές τῆς Μεσογείου, τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς καί τῆς Βορ. Θάλασσας, στίς ὁποῖες σημειώσαμε μιά σαφή πτωτική τάση κατά τήν τελευταία ἑβδομάδα τοῦ μήνα.

Τό ἴδιο πτωτική τάση παρατηρήθηκε καί στά καθαρά φορτία, ὅπου ὅμως ἡ προοπτική αὐξήσεως τῆς ζητήσεως ἀπό τήν Ἰαπωνία κράτησε τήν ἀγορά σέ ψυχραιμία.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ζωηρό τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον τόσο στά πλοῖα ξηροῦ φορτίου (κυρίως μπάλκ κάρριερς ἀπό handy size μέχρι πάναμαξ μεγέθους) καί δεξαμενόπλοια κάθε τύπου καί μεγέθους. Βασικό ἐμπόδιο ἀνελίξεως τῆς ἀγορᾶς ἡ σπάνις διαθεσίμων πλοίων κάποιων προδιαγραφῶν δεδομένου ὅτι, καθ' ὅσον ἀφορᾶ στήν ἡλικία, τά παλαιότερα πλοῖα (70-73) ἐπανῆλθαν στό προσκήνιο τοῦ ἀγοραστικοῦ ἐνδιαφέροντος γιά περαιτέρω ἐκμετάλλευση ἀντί τῆς διαλύσεως.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Meadowbank	15.461	1973	$ 1.950.000	Γερμανοί
Golden Amman	15.381	1970	$ 1.000.000	—
Natacha	14.600	1978	$ 2.350.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Mega Star	105.850	1969	$ 3.900.000	Έλληνες
Amak	68.300	1973	$ 4.850.000	Έλληνες
Docedelta	51.100	1974	$ 3.500.000	Έλληνες
Aphrodite	36.937	1978	$ 5.000.000	Σιγκαπούρης
John L.	22,245	1980	$ 3.500.000	—

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Happy Sailor	423.642	1975	$ 18.000.000	—
Aquila	225.668	1974	$ 8.500.000	Έλληνες
Capella	124.058	1975	$ 9.150.000	Νορβηγοί
Amercham	80.000	1981	$ 14.000.000	—
Green Trader (P/C)	36.981	1976	$ 5.850.000	Ιταλοί

Οί διαλύσεις

Ή άπουσία ικανοῦ άριθμοῦ καί ὄγκου διαθεσίμων πλοίων ἔφερε, ὅπως ἦταν φυσικό, ἄνοδο τῶν τιμῶν καί στροφή πρός τίς ἀγορές μέ παράδοση σέ τόπους μακρυά ἀπό ἐκείνους τῆς διαλύσεως.

Χαρακτηριστικά ή Ταϊβάν πλήρωσε περί τά δολ. 180 ἀνά τόννο βάρους γιά ἕνα δεξαμενόπλοιο 13.700 τον. καί δολ. 129,60 γιά φορτηγό 10.726 τόννων.

Ὑψηλές τιμές πληρώθηκαν καί ἀπό τό Πακιστάν ὅπου φορτηγό 4.753 τον. ἔπιασε δολ. 141 ἀνά τόννο.

Οί περισσότερες ἄλλες πωλήσεις πού πραγματοποιήθηκαν ἀναφέρονται σέ «ὡς ἐστί» παραδόσεις στούς τόπους παροπλισμοῦ.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Μέ ἀμφιλεγόμενες τάσεις ή ναυλαγορά τῶν φορτηγῶν πλοίων τόν Σεπτέμβριο, ἐπηρεάστηκε ἀρνητικά ἀπό τήν ἐπανεμφάνιση πολλῶν μικτῶν πλοίων πού ζητοῦσαν ἀπασχόληση στήν ἀγορά τοῦ ξηροῦ φορτίου.

Μετά ἀπό διακυμάνσεις ὁ ναῦλος τῶν πάναμαξ ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία σταθεροποιήθηκε στά δολ. 16, μέ τόν ἀντίστοιχο πρός Κόντινεντ ναῦλο στά δολ. 9. Σημαντική ἡ ζήτηση ἀπό Βορ. Εἰρηνικό ΗΠΑ πρός Αἴγυπτο, ὅπου οἱ 28.000 τον. πλήρωναν δολ. 24,75 φίο, ἐνῶ σημειώσαμε ἀριθμό κλεισιμάτων ἀπό τίς Μεγ. Λίμνες καί Ἁγ. Λαυρέντιο σέ σταθερές τιμές.

Σημαντική ἀλλά ὄχι ἀρκετή γιά νά προαγάγει τήν ἀγορά ή κίνηση στά σιδηρομεταλλεύματα καί τούς γαιάνθρακες, ἐκτός ὁρισμένων εὐκαιριακῶν κλεισιμάτων. Χαρακτηριστικά σημειώνομε:

— 180.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βραζιλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 6,70

— 85.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ δολ. 4,75 φίο.

— 60.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Ν.Α. Αὐστραλία γιά Δανία, δολ. 14 φίο.

— 71.500 τον. γαιάνθρακες ἀπό Αὐστραλία γιά Ἡν. Βασίλειο, δολ. 12,50 φίο.

Οί χρονοναυλώσεις

Σέ Ἀνατολή καί Δύση, τό ἡμερήσιο μίσθωμα τοῦ πάναμαξ κυμαινόταν μεταξύ δολ. 6-7.000 μέ ἐξάρσεις ὅπου εὐκαιριακές συνθῆκες τό ἐπέτρεπαν καί ἐλαφρά ὑπεροχή τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς ὅπου ζητήθηκαν πολλά πλοῖα γιά κυκλικά ταξίδια Β. Εἰρηνικοῦ ἤ Αὐστραλίας.

Σταθεροποίηση στό λεγόμενο handy size (τώρα πιά 35/40.000 τον. d.w.) ὅπου τά δολ. 6.000 ἡμερήσιο μίσθωμα ἦταν μιά ἀπτή καί εὔκολα προσιτή πραγματικότητα μέ ἀρκετές διαφοροποιήσεις ἄνω ἤ κάτω.

Περί τά δολ. 3.400 - 4.400 κυμαίνονταν τά μισθώματα τῶν φορτηγῶν πλοίων χωρητικότητας 15-20.000 τον. d.w.

Τά δεξαμενόπλοια

Θεαματική πτώση τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κάτω ἀπό τήν ἀπειλή βομβαρδισμοῦ κάθε πλοίου πού θά εἰσερχόταν στήν πολεμική ζώνη.

Στασιμότητα καί στή Μεσόγειο χωρίς κάτι πού νά ἀξίζει ἰδιαίτερης μνείας, ἐνῶ σπάνια ἀκουγόταν ἡ Δυτική Ἀφρική. Ἱκανός ἀριθμός φορτίων τῆς τάξεως τῶν 80.000 τόννων ἀπό Β. Θάλασσα πρός ποικίλους προορισμούς μέ WS 70 γιά Ἀμερική καί WS 65 γιά τή Μεσόγειο. Σέ πτώση καί ἡ Καραϊβική μέ τούς 50.000 τον. στά WS 91.

Οί ἀγοραπωλησίες

Μέ κύριο μοχλό τῆς ἀγορᾶς τό Νορβηγικό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον, οἱ ἀγοραπωλησίες πλοίων τόν Σεπτέμβριο ἐπικεντρώθηκαν κυρίως στά δεξαμενόπλοια καί στά μικτά πλοῖα, πολλά ἀπό τά ὁποῖα ἄλλαξαν χέρια σέ ὑψηλές τιμές.

Ἀναμφισβήτητα τό γεγονός τοῦ μῆνα ὑπῆρξε ἡ ἀγορά ἀπό τόν οἶκο Φρέντ Ὄλσεν πέντε δεξαμενοπλοίων τῆς Mayamar ἀντί συνολικῆς τιμῆς πού ξεπέρασε τά 60 ἑκατ. δολλάρια.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Jalayamuna	16.424	1972	$ 1.450.000	—
Leonor	SD 14	1983	$ 3.600.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Stabor	122.976	1976	$ 12.200.000	—
Teresita	69.600	1977	$ 8.600.000	—
Star Bay	41.400	1984	$ 10.750.000	—
D. Fortune	37.000	1984	$ 9.300.000	Έλληνες
Maharani	26.300	1977	$ 3.760.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Goldstar (OBO)	145.057	1972	$ 7.200.000	Ἑλβετοί
Argonaftis	138.680	1975	$ 12.500.000	Νορβηγοί
Nordic Renaissance (OBO)	116.978	1975	$ 7.500.000	Έλληνες
Diana	81.273	1980	$ 14.300.000	Μπαγκλαντές
Kriti Mountains (P/C)	29.632	1982	$ 13.500.000	—

Οί διαλύσεις

Ἐντυπωσιακή ἄνοδος τῶν τιμῶν λόγω τοῦ ἐλάχιστου ἀ-

ριθμοῦ τῶν πλοίων που προσφέρονταν γιά διάλυση.

Οἱ τιμές διαμορφώθηκαν κυρίως ἀπό τήν Ταϊβάν, ὅπου πλοῖα 12.246 τον. βάρους πληρώνονταν δολ. 190 καί πλοῖο 7.000 τον. βάρους δολ. 168 ἀνά τόννο.

Στήν Ταϋλάνδη δεξαμενόπλοιο 18.990 τον. βάρους ἔπιασε δολ. 174, ἐνῶ στό Μπαγκλαντές δολ. 162 πληρώθηκαν γιά πλοῖα 5.767 τον. βάρους.

Ἐλάχιστες καί χωρίς σημασία οἱ πράξεις σέ Κίνα καί Νοτ. Κορέα, ἐνῶ στήν γείτανα Τουρκία φορτηγά 4-6.000 τον. βάρους ἔπιαναν περί τά δολ. 87 ἀνά τόννο.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Μέ τήν οὐσιαστική συνδρομή τῶν σιτηρῶν, τοῦ γαιάνθρακα καί τῶν μεταλλευμάτων, ἡ ναυλαγορά τοῦ Ὀκτωβρίου ὑπῆρξε πολύ ἱκανοποιητική, ἀρχίζοντας ἀπό τά cape size μπάλκερς καί τά πάναμαξ καί καταλήγοντας στά μικρότερα μεγέθη τῶν 25-35.000 τον. d.w.

Χαρακτηριστική ἡ ἀνέλιξη τοῦ ναύλου πάναμαξ ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία στά δολ. 18 καί τοῦ ἀντίστοιχου πρός Κόντινεντ στά δολ. 10.

Ἡ εὐρεία κατανομή τῆς ζητήσεως ἀπό γεωγραφική ἄποψη ἦταν τό βασικό γνώρισμα τῆς ἀγορᾶς ξηροῦ φορτίου στήν ὁποία ἡ παρεμβολή μικτῶν πλοίων ἐλάχιστα ἐπέδρασε σάν ἀνασταλτικός παράγων.

Στούς ἄλλους βασικούς τομεῖς, σημειώνομε τή μεταφορά 150.000 τον. μεταλλεύματος ἀπό Βραζιλία γιά Ἰαπωνία στά δολ. 8,25 καί τούς 100.000 τον. γαιάνθρακα ἀπό Αὐστραλία γιά Γερμανία στά δολ. 13,30 φίο.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ἡ μίσθωση πάναμαξ γιά 12 μῆνες στά δολ. 9.000 ἡμερησίως καί ὁ ἀριθμός τῶν μισθώσεων ἰδίων ἤ μικροτέρων πλοίων γιά περίοδο ἤ μεγάλα ταξίδια σέ ἐπίπεδα τῆς τάξεως τῶν 7.000 - 8.500 δολλαρίων ὑπῆρξε ἀψευδής μάρτυς τῆς οὐσιαστικῆς βελτιώσεως τῆς ἀγορᾶς τῶν χρονοναυλώσεων καί τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ναυλωτῶν γιά ὑγειά ναυλαγορά τούς ἐπόμενους μῆνες.

Σαφής βελτίωσις σημειώθηκε καί στά μικρότερα πλοῖα τά ὁποῖα βρῆκαν ἄνετη ἀπασχόληση σέ πρωτόγνωρα γιά τά πρόσφατα χρόνια μισθώματα.

Τά δεξαμενόπλοια

Θεαματικά κέρδη καί στά δεξαμενόπλοια τόν Ὀκτώβριο, καθώς ἡ σταθεροποίηση τῶν ναύλων ἀπό τόν Περσικό σέ μᾶλλον ἱκανοποιητικά ἐπίπεδα ταυτόχρονα μέ τήν ἄνοδο τῆς ζητήσεως σέ Μεσόγειο καί Βορ. Θάλασσα, δημιούργησαν συνθῆκες ὑγιοῦς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δεξαμενοπλοίων ὅλων τῶν μεγεθῶν.

Στόν Περσικό ὁ ναῦλος VLCC πρός δυσμάς περί τά WS 50 μέ 3-4 μονάδες ἀκριβότερες γιά μεταφορές πρός ἀνατολάς.

Οἱ 80.000 τον. σέ ἐνδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν WS 85, οἱ 130.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά ΗΠΑ WS 75 καί οἱ 85.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Κόλπο ΗΠΑ τό μᾶλλον ἱκανοποιητικό WS 100.

Ἀριθμός ναυλώσεων καί στά καθαρά φορτία ὑποδήλωνε σταθερότητα καί καλύτερες προοπτικές ἀπασχολήσεως τῶν πρόντακτ κάρριερς.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ζωηρότατο τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον καί συνεχής ἀνοδική τάση τιμῶν τῶν σχετικά λίγων προσφερομένων πλοίων, μέ ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον γιά τήν πρόσκτηση μεγάλων τάνκερς καί μπάλκερς cape size.

Ἡ σημαντική πτώση τῶν ἀξιῶν στά διεθνῆ χρηματιστήρια οὐδόλως ἐπέδρασε στήν ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Mira	22.024	1981	DM11.000.000	—
Neotis	SD 14	1971	$ 1.075.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Iberita	140.000	1981	$ 19.750.000	Ἕλληνες
Nortrans Elma	118.740	1976	$ 12.100.000	Ἕλληνες
Wilmona	62.780	1977	$ 8.500.000	Ἕλληνες
Adelfotis	61.495	1973	$ 5.600.000	Ἕλληνες
Kindly	35.208	1976	$ 5.400.000	—
Evina	26.510	1978	$ 2.800.000	—

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Santa Maria	362.942	1975	$ 15.900.000	Λιβανέζοι
Red Sea Pioneer	257.000	1970	$ 10.250.000	Ἕλληνες
Taifung (OBO)	149.640	1982	$ 22.000.000	Ἕλληνες
Kountouriotis	102.800	1968	$ 4.500.000	Νορβηγοί
Victoire	80.000	1980	$ 14.200.000	Ἀμερικανοί
Riverville (P/C)	32.234	1976	$ 8.300.000	Ἄπω Ἀνατολ.

Οἱ διαλύσεις

Ὁ περιορισμένος ἀριθμός τῶν πρός διάλυση προσφερομένων πλοίων διατήρησε τίς τιμές σέ ὑψηλά ἐπίπεδα ἄν καί ἦταν ἐμφανής ἡ προσπάθεια τῶν διαλυτῶν νά ἀνακόψουν τίς ἀνοδικές τάσεις. Μεγάλο μέρος τῶν πράξεων πού ἐγνώσθησαν ἀναφέρονται σέ πλοῖα μέ ζημίες ἤ ἄλλες ἀνάλογες περιπτώσεις μέ παράδοση μακρυά ἀπό τά διαλυτήρια.

Τήν μερίδα τοῦ λέοντος ἀπέκτησε ἡ Φορμόζα, πληρώνοντας δολ. 241 γιά πλοῖο 15.323 τον. βάρους, ἐνῶ συμφώνησε τήν ἀγορά πλοίου 3.188 τον. βάρους στά δολ. 203.

Ὑποτονική ἡ κίνηση στίς λοιπές περιοχές, πλήν τοῦ Πακιστάν πού πλήρωνε δολ. 175,50 γιά φορτηγό πλοῖο 3.795 τον. βάρους.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Δυναμική ἡ ἐξέλιξη καί ὑγιεῖς οἱ τάσεις τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου κατά τόν ὑπό θεώρηση μῆνα.

Ἡ εἴσοδος τῶν Σοβιετικῶν στήν ἀγορά μέ τή μίσθωση μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων χύδην φορτίου καί ἡ προσφυγή στή λύση τῆς χρησιμοποιήσεως πολύ μεγάλων μπάλκερς στίς μεταφορές σιτηρῶν, ὁδήγησε στήν ἄνοδο τῆς ἀγορᾶς σιδηρομεταλλεύματος καί γαιανθράκων.

Τά πάναμαξ ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία πληρώνονταν δολ. 18-18.25, ἐνῶ ἡ ἀντίστοιχη πρός Κόντινεντ ναύλωση κυμαινόταν περί τά δολ. 10.25 φίο. Τά δολ. 12.25 πληρώνονταν ἀπό Β. Εἰρηνικό γιά Κορέα καί, παράλληλα, ἀριθμός φορτίων ἀπό τήν περιοχή γιά Αἴγυπτο, Ἄπω Ἀνατολή, Ν.Α. Ἀσία ἐκινεῖτο σέ ἱκανοποιητικά ἐπίπεδα. Ἀργεντινή καί Βραζιλία παρέμεναν «θερμές» περιοχές.

Γαιάνθρακες καί μεταλλεύματα πλήρωναν, ὅπως ἤδη ἀναφέραμε, ὑψηλότερους ναύλους, μέ τό χαρακτηριστικό δολ. 13 γιά 120.000 τόννους ἀπό Χ. Ρόντς καί Ν. Ἀφρική γιά Κορέα ἐνῶ, στά μεταλλεύματα, οἱ 100.000 τόννοι ἀπό Βραζιλία γιά Ταϊβάν πλήρωναν δολ. 10.25. Οἱ 150.000 τόννοι γιά Ἰαπωνία στά δολ. 9 ἐπιβεβαιώνουν τά παραπάνω.

Ζάχαρη καί λιπάσματα συμπλήρωναν μέ τή σχετική ζωηρότητά τους ἕναν ἐνδιαφέροντα μῆνα.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Μέ ζωηρή τή ζήτηση στήν Ἄπω Ἀνατολή, ἰδίως γιά μεγάλα πλοῖα, καί ἐξίσου καλές εὐκαιρίες ἀπασχόλησης στό χῶρο τοῦ Ἀτλαντικοῦ, οἱ χρονοναυλώσεις ἀποτέλεσαν τό κύριο μέσο ἔκφρασης τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ Νοεμβρίου.

Ἀρχίζοντας ἀπό τά μεγάλα πλοῖα, ὅπου γιά 12 μῆνες οἱ 120.000 τον. d.w. ἐπιαναν δολ. 1.75 ἀνά τον. d.w. καί μοντέρνο 150.000 τον. d.w. τό ὑψηλό δολ. 3 ἀνά τον. d.w., σημειώνουμε τά δολ. 19.000 ἡμερήσιο μίσθωμα γιά 170.000 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἄπω Ἀνατολή καί τά δολ. 9.750 γιά πάναμαξ ἀπό Ἰαπωνία γιά Μεσόγειο.

Τά handymax (40.000 TDW) κινήθηκαν περί τά δολ. 6.800 -7.500 μέ κατά περίπτωση ἐξάρσεις, ὅπως ἡ μίσθωση πλοίου 41.000 τον. d.w. ἀπό Ν. Ἀμερική γιά Ἰαπωνία στά δολ. 10.150.

Σέ μικρότερα μεγέθη θά σημειώσουμε τή μίσθωση «Friendship» γιά 6 μῆνες στά δολ. 6.500 ἐνῶ, ἀπό Ν. Ἀφρική, ἤδη περιοχή ὑψηλῆς ζητήσεως καί μισθωμάτων, οἱ 27.000 τον. d.w. γιά Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 6.000.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἀνοδική ζήτηση σέ ὅλες σχεδόν τίς περιοχές μετά τά μέσα τοῦ μῆνα, μέ τάν ναῦλο γιά VLCC πρός δυτικές ὀψιόν στά WS 51-53, ἐνῶ χαρακτηριστική κάποιας ἐμπιστοσύνης πρός τήν ἀγορά ἦταν ἡ ναύλωση πλοίου 260.000 τον. d.w. γιά 12 συνεχῆ ταξίδια στά WS 41,5.

Ἀξιόλογη ἡ κίνηση ἀπό Δυτ. Ἀφρική μέ τούς 100.000 τον. γιά Μεσόγειο στά WS 93 καί τούς 120.000 τον. γιά ΗΠΑ στά WS 75,5.

Μεσόγειος καί Καραϊβική κινήθηκαν σέ ἱκανοποιητικά ἐπίπεδα, ἐνῶ δραστήρια ὑπῆρξε καί ἡ ἀγορά τῶν καθαρῶν φορτίων μέ ποικίλες ποσότητες, περιοχές καί προορισμό.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Οἱ ἀνοδικές τάσεις στή ναυλαγορά τόσο τῶν πετρελαιοφόρων ὅσο καί τοῦ ξηροῦ φορτίου, ἡ προοπτική γιά χαμηλότερα ἐπιτόκια καί ἡ σχετική ἄνεση στήν ἐξεύρεση δανειακοῦ χρήματος ἐκ μέρους τῶν ἀγοραστῶν, διατήρησαν τό αὐξημένο ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον σέ ὅλες τίς κατηγορίες καί τά μεγέθη, μέ ἔμφαση στά μοντέρνα πετρελαιοφόρα καί πλοῖα χύδην φορτίου.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Elbe	18.000	1979	$ 6.000.000	—
Argolikos	16.120	1977	$ 3.750.000	Ἕλληνες
Attica Hope	15.428	1972	$ 1.500.000	—
Mariocean	11.600	1973	$ 1.600.000	—

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Jessie Stove	110.342	1972	$ 7.200.000	Ἕλληνες
Wilmina	63.800	1977	$ 8.750.000	Ἕλληνες
Anita	47.000	1981	$ 11.400.000	Νορβηγοί
Atlas A.S.	37.635	1984	$ 10.000.000	Σοβιετικοί
Fray	34.365	1973	$ 3.200.000	Ἕλληνες
Goodwood	29.648	1973	$ 3.100.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Ocean Rainbow	255.500	1974	$ 12.800.000	Νορβηγοί
Oriental Majesty	138.291	1972	$ 7.400.000	Ἕλληνες
South Pacific	87.280	1975	$ 8.500.000	Νορβηγοί
Loyalty (P/C)	46.000	1986	$ 18.000.000	Σοβιετικοί
Gemini (P/C)	30.000	1981	$12.750.000	Ἰνδοί

Οἱ διαλύσεις

Ρευστή ἡ κατάσταση στήν ἀγορά τῶν διαλύσεων — σχετικά ἀναφέρουμε στό εἰσαγωγικό μας σημείωμα — μετά ἀπό τήν ἐπαναδιαπραγμάτευση ἀπό τούς διαλυτές τῆς Ταϊβάν πολλῶν συμφωνιῶν διαλύσεως πλοίων σέ χαμηλότερες τιμές.

Ἡ Κίνα καί ἡ Κορέα σέ κατάσταση ἀναμονῆς μέ τήν ἐλπί-

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

δα μειώσεως τῶν τιμῶν, ἐνῶ ἡ Ἰνδία συνέχισε τήν ἀποχή της ἀπό τήν ἀγορά.

Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις:

— Ταϊβάν: Φορτηγό 8.500 τον. βάρους, δολ. 195.

— Ταϊβάν: Μπάλκερ 35.227 τον. βάρους μέ παράδοση Ντουμπάϊ, δολ. 220.

— Πακιστάν: Φορτηγό 3.914 τον. βάρους, δολ. 170.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Νέα ἄνοδος τῶν ναύλων τόν τελευταῖο μῆνα τοῦ ὑπό ἀνασκόπηση ἔτους, μέ τά σιτηρά νά ἀποτελοῦν τή βασική κινητήριο δύναμη τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου.

Τά δολ. 19,25 - 19,75 σέ πάναμαξ ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία καί τά δολ. 11,75 - 12,25, ἀναλόγως κυβισμοῦ καί μεγέθους, ἀπό τήν ἴδια περιοχή πρός Κόντινεντ συνιστοῦσαν τίς βάσεις μιᾶς ὑγιοῦς ἀγορᾶς.

Γαιάνθρακες καί σιδηρομεταλλεύματα ἐστήριξαν τήν ἀγορά, ἰδίως τῶν μεγάλων πλοίων, μέ βελτιωμένους ναύλους σέ ὅλες σχεδόν τίς περιοχές. Ἄξιες ἰδιαίτερης μνείας οἱ ναυλώσεις τῆς Ταϊβάν γιά 50-60.000 τόννους Ἀμερικανικῶν γαιανθράκων στά δολ. 15.80 φίο. Στά μεταλλεύματα σημειώσαμε σημαντικό ἀριθμό πράξεων ἀπό Βραζιλία, Βενεζουέλα καί Δυτική Ἀφρική.

Ἱκανοποιητική ἡ παρουσία τῆς ζάχαρης μέ τίς λίρ. 15.25 φίο ἀπό Ἁγ. Μαυρίκιο γιά Λονδῖνο.

Στά λιπάσματα, ἐκτός ἀπό τή δραστηριότητα τῆς Ἰνδικῆς Κυβερνήσεως, σημειώσαμε τίς ἀπό Μαύρη Θάλασσα πρός Κίνα φορτώσεις μέ τούς 30.000 τόννους στά δολ. 32 φίο.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Οἱ μισθώσεις πλοίων στό Δυτικό Ἡμισφαίριο καί κυρίως στή Λεκάνη τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἀπέδειξαν τή δυναμική ἀνατροπή τῶν ἰσορροπιῶν ὑπέρ τοῦ πλοίου, διαμορφώνοντας τά μισθώματα γιά πάναμαξ καί ὑπερατλαντικά ταξίδια περί τά δολ. 9 - 10.000, ἐνῶ οἱ ἀντίστοιχες πράξεις στήν Ἄπω Ἀνατολή ἔφθαναν τά δολ. 8.200 - 8.750.

Στά handymax (35-40.000 dwt) μέχρι καί handy (27.000 dwt) τά μισθώματα κινήθηκαν μεταξύ δολ. 6.000 - 8.500, ἴσως τά ὑψηλότερα ἀπό πολλοῦ χρόνου, ἀναλόγως περιοχῆς καί προδιαγραφῶν.

Στά δολ. 4.000 ἡμερησίως κλείνονταν τά συνήθη φορτηγά τῶν 15.000 τον. d.w. μέ ἐξάρσεις, ἀναλόγως περιοχῆς, πού ἔφθαναν τά δολ. 6.000.

Μέχρι καί δολ. 3.60 ἀνά τον. d.w. κλείνονταν τά πολύ μεγάλα (cape size) πλοῖα χύδην φορτίου.

Τά δεξαμενόπλοια

Δραστήρια ἡ ἀγορά τοῦ πετρελαίου τό πρῶτο δεκαπενθήμερο τοῦ μῆνα, ἔδειξε ἀργότερα τάσεις ἀπραξίας πού ὀφείλονταν κυρίως στήν ἀμηχανία τῶν ἐμπόρων μετά τήν πτώση τῆς τιμῆς τοῦ ἀργοῦ.

Ἱκανοποιητικός ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων πού ναυλώθηκαν ἀπό τόν Περσικό Κόλπο, παρά τίς συνεχεῖς ἐπιθέσεις ἐναντίον «ναυτικῶν στόχων», στά ἐπίπεδα τῶν WS 45-35.

Ζωηρή κίνηση παρουσίασε ἡ Μεσόγειος, ἡ Δυτ. Ἀφρική καί ἡ Καραϊβική σέ ἀνεκτά ἐπίπεδα ναύλων, ὅπως χαρακτηριστικά:

— 120.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 60.

— 75.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά Βρεταννία, WS 98.

— 80.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 92.

Σταθερή ἡ κίνηση στά καθαρά φορτία διατήρησε τούς ναῦλους σέ ἱκανοποιητικά ἐπίπεδα.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Οἱ ἀνοδικές τάσεις τῆς ναυλαγορᾶς καί ἡ προσμονή γιά ἀποκόμιση κερδῶν ἀπό τήν ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων συγκράτησε τήν προσφορά καί ἀνέβασε τίς τιμές σέ ὕψη πού προκάλεσαν δισταγμούς. Ἐν τούτοις σημαντικός ἀριθμός πλοίων ἄλλαξε χέρια καί μεταξύ αὐτῶν σημειώνομε χαρακτηριστικά:

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
N. J. Pateras	18.000	1978	$ 4.100.000	Ἕλληνες
Aliki	16.000	1972	$ 1.500.000	Ἕλληνες
Damaa	SD 14	1972	$ 1.300.000	Ἕλληνες
Condora (ψυγεῖο)	9.866	1968	$ 2.370.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Shinsho Maru	115.960	1976	$ 10.900.000	Ἄπω Ἀνατολ.
Gesalina	65.000	1972	$ 5.750.000	—
Lassía	38.400	1978	$ 6.800.000	—
Singa Wilrider	30.300	1982	$ 7.800.000	Ἕλληνες
Paramaount	27.600	1977	$ 4.700.000	Ἕλληνες
Gemma Phosphate	25.850	1981	$ 6.500.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Sir Charles Hambro	290.300	1973	$ 14.500.000	Ἰρανοί
World Truth	249.230	1972	$ 10.200.000	Ἕλληνες
Electra	155.300	1977	$ 12.900.000	Ἕλληνες
Rover (OBO)	101.800	1973	$ 6.400.000	Νορβηγοί
Poppy	84.500	1981	$ 14.000.000	Νορβηγοί
Theben (P/C)	31.600	1977	$ 8.800.000	Κινέζοι

Οἱ διαλύσεις

Πτώση τῶν τιμῶν ἀπό τά ὕψη τῶν προηγουμένων μηνῶν καί ὑποτονικός ὁ ρυθμός τῆς ζητήσεως στίς βασικές ἀγορές.

Μέ τό κλείσιμο τοῦ χρόνου οἱ τιμές διαμορφώνονταν στά ἀκόλουθα ἐπίπεδα:

— Κίνα: 24.950 τον. βάρους, δολ. 187,50

— Ταϊβάν: 9.300 τον. βάρους, δολ. 170

— Ἰνδία: 6.250 τον. βάρους, δολ. 195

— Πακιστάν: 3.450 τον. βάρους, δολ. 163

— Μπαγκλαντές: 6.237 τον. βάρους, δολ. 186

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Συνεχίζοντας τήν ἀπό τοῦ 1982 συνεχῆ κάμψη του ὁ παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη καί φέτος μείωση κατά 1,4 ἑκατ. τον. γκρός. Ἡ μείωση αὐτή πρέπει νά θεωρηθεῖ ἀρκετά μικρή συγκρινόμενη μέ τήν περσινή καταβύθιση τῶν 11,4 ἑκατ. ἀλλά καί μέ τά 2-4 ἑκατ. τόννων τῶν προηγούμενων χρόνων.

Οἱ στόλοι πού γνώρισαν τίς μεγαλύτερες προσθῆκες εἶναι ἡ Κύπρος (5 ἑκ. τον. γκρός), οἱ Μπαχάμες (3,1 ἑκατ.), ὁ Παναμᾶς (2 ἑκατ.), οἱ Φιλιππίνες (1,8 ἑκατ.), τό Γιβραλτάρ (1,2 ἑκατ.) καί τό Ἰράν (1,1 ἑκατ.). Ἀντιθέτως σοβαρές μειώσεις ὑπέστησαν ἡ Ἑλλάδα (4,8 ἑκατ. τον. γκρός), ἡ Βρεταννία (3,1 ἑκατ.), ἡ Νορβηγία (2.9 ἑκατ.), ἡ Ἰαπωνία (2,6 ἑκατ.), ἡ Δ. Γερμανία (1,2 ἑκατ.) καί ἡ Λιβερία (1,2 ἑκατ.). Ἰδιαίτερα μεγάλες ἦταν οἱ ἀπώλειες τῆς ἑλληνικῆς σημαίας, πού ἤρθε πρώτη στή μείωση τοῦ στόλου της, ἐνῶ πέρσι εἶχε πολύ λιγότερες ἀπώλειες ἀπό τή Νορβηγία, τή Λιβερία καί τή Μ. Βρεταννία.

Σήμερα ὁ παγκόσμιος στόλος σύμφωνα μέ στοιχεῖα τοῦ Λόϋδς Ρέτζιστερ, περιλαμβάνει 75.240 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 403.498.122 τον. γκρός καί μεταφορικῆς ἱκανότητος 640.764.094 τον. d.w. Κατά κατηγορίες πλοίων τό ἀνωτέρω τονναζ ἀναλύεται ὡς ἑξῆς: Δεξαμενόπλοια (καί χημικά) 131.125.000 ἑκατ. τον. γκρός, Ὑγραεριοφόρα 9.784.000 τον. γκρός, Μικτά (OBO καί O/O) 131.028.000 τον. γκρός, Φορτηγά 72.166.000 τον. γκρός καί μή ἐμπορικά πλοῖα 33.194.000 τον. γκρός. Τίς μεγαλύτερες ἀπώλειες στό διάστημα τοῦ ἔτους ὑπέστησαν τά δεξαμενόπλοια (1,4 ἑκατ. τον. γκρός), τά μπάλκ κάρριερς (1,08 ἑκατ.) καί τά γενικοῦ φορτίου (1,07 ἑκατ.), ἐνῶ τή μεγαλύτερη αὔξηση γνώρισαν τά πλοῖα μεταφορᾶς κοντέϊνερ (1,5 ἑκατ.).

Ἀπό πλευρᾶς μεγέθους τά πλοῖα ἄνω τῶν 100.000 τον. γκρός (ἤ 200.000 τον. d.w.) μειώθηκαν σέ 444 ἔναντι 512 τοῦ 1986. Ἐξ αὐτῶν 110 εἶναι ἄνω τῶν 140.000 τον. γκρός μεταξύ τῶν ὁποίων καί τέσσερα OBO.

Ἀπό πλευρᾶς ἡλικίας, τό 39% τοῦ παγκόσμιου στόλου εἶναι κάτω τῶν 10 ἐτῶν, ἐνῶ μόνο τό 5% εἶναι ἄνω τῶν 25 ἐτῶν. Πρώτη σέ πλοῖα μικρῆς ἡλικίας ἔρχεται ἡ Δ. Γερμανία μέ τό 73% τοῦ στόλου της κάτω τῶν 10 ἐτῶν καί ἀκολουθεῖ ἡ Ἰαπωνία (61%), ἡ Βραζιλία (59%) καί τό Χόγκ Κόγκ (53%). Ἀντίθετα σέ πλοῖα μεγάλης ἡλικίας προηγεῖται ὁ Καναδᾶς μέ τό 49% τῶν πλοίων του ἄνω τῶν 20 ἐτῶν, ἀκολουθούμενος ἀπό τίς ΗΠΑ (31%), τή Μάλτα (31%), τήν Αἴγυπτο (28%) καί τήν Ἀν. Γερμανία (27%). Εἶναι ἀξιοσημείωτο ὅτι τό 73% τοῦ συνόλου τῶν δεξαμενοπλοίων (4.355 πλοῖα ἐπί συνόλου 6.490) εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 10 ἐτῶν.

Τέλος τό ἀπωλεσθέν τονναζ ἀπό διάφορες αἰτίες τό 1986 ἀνῆλθε σέ 265 πλοῖα 2,6 ἑκατ. τον. γκρός. Ὁ ἀριθμός αὐτός εἶναι κατά 957.000 τόννους μεγαλύτερος τοῦ προηγουμένου ἔτους ἀλλά κατά 42 μονάδες μικρότερος. Ἐξάλλου τό διαλυθέν τονναζ ἀνῆλθε σέ 20,3 ἑκατ. τόννους ἤτοι κατά δύο περίπου ἑκατ. λιγότεροι τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Παραθέτουμε ἐν συνεχεία πίνακα τῶν 20 χωρῶν πού διαθέτουν τονναζ ἄνω τῶν 5 ἑκατ. τον. γκρός σημειώνοντας τή δύναμη κάθε χώρας σέ χιλιάδες τον. καί μέσα σέ παρένθεση τίς σημειωθεῖσες αὐξομειώσεις:

Λιβερία	51,412 (- 1,237)
Παναμᾶς	43.255 (+ 1,950)
Ἰαπωνία	35,932 (- 2,556)
ΕΣΣΔ	25,232 (+ 271)
Ἑλλάς	23,560 (- 4,831)
Η.Π.Α.	20,178 (+ 277)
Κίνα (σύν Ταϊβάν)	16,854 (+ 1,015)
Κύπρος	15.650 (+ 5.033)
Μπαχάμας	9.105 (+ 1.759)
Φιλιππίνες	8,681 (+ 3,120)
Μ. Βρεταννία	8,505 (- 3.063)
Χόγκ Κόγκ	8,035 (- 145)
Ἰταλία	7,817 (- 79)
Ν. Κορέα	7,214 (+ 30)
Σιγκαπούρη	7,098 (+ 830)
Ἰνδία	6,726 (+ 186)
Νορβηγία	6,359 (- 2,935)
Βραζιλία	6,324 (+ 112)
Γαλλία	5,371 (- 565)

Ὅπως προκύπτει, μένουν ἐκτός τοῦ πίνακος τῶν 20 μεγαλυτέρων σέ δύναμη χωρῶν ἡ Ἱσπανία, Δανία, Γερμανία καί Ὁλλανδία, τῶν ὁποίων τό τονναζ κυμαίνεται σήμερα μεταξύ 4,9 καί 3,9 ἑκατ. τον. γκρός.

ΓΑΛΛΙΑ

Δύναμη: 954 πλοῖα 5.371.273 τον. γκρός, 8.406.743 τον. d.w.

Συνεχίστηκε καί φέτος ἡ ἀπό τοῦ 1979 βαθμιαία μείωση τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Ἡ μείωση αὐτή ἔφθασε τούς 565 χιλιάδες τόννους, ἔναντι τῶν 2 καί πλέον ἑκατ. τόννων πού εἶχε χάσει κατά τό προηγούμενο ἔτος. Πάντως σύμφωνα μέ ὁρισμένα στοιχεῖα τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ἡ συνολική μείωση τοῦ 1987 ἐφέρετο αὐξημένη μέ ἄλλους 250 χιλιάδες τόννους πού ὑπεβίβαζε τή συνολική μεταφορική ἱκανότητα τοῦ στόλου σέ 7.650.000 τον. d.w.

Ἀναλυτικά ὁ σημερινός στόλος περιλαμβάνει τίς ἀκόλουθες κύριες κατηγορίες πλοίων: 202 φορτηγά 2.260.829 τον. γκρός (3.295.423 τον. d.w.) 64 δεξαμενόπλοια 2.594.842 τον. γκρός (4.892.455 τον. d.w.) καί 27 ἐπιβατηγά 173.423 τον. γκρός (41.278 τον. d.w.). Ἀναλυτικώτερα ἡ κατηγορία τῶν φορτηγῶν περιλαμβάνει 56 πλοῖα γραμμῆς, 45 πλοῖα κοντέϊνερς, 10 πλοῖα ψυγεῖα, 30 ξηροῦ φορτίου καί διάφορα ἄλλα ἀκτοπλοϊκά. Ἡ κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνει 22 ποντοπόρα πετρελαιοφόρα, 7 ὑγραεριοφόρα, 10 χημικῶν προϊόνων, 28 ἀκτοπλοϊκά καί διάφορα βοηθητικά. Τέλος ἡ κατηγορία τῶν ἐπιβατικῶν περιλαμβάνει δύο ὑπερωκεάνια, 22 κοινά ἐπιβατικά καί τρία ἀερόστρωμνα.

Ἐκτός ὅμως ἀπό τά ὑπό ἐθνική σημαία πλοῖα, τό Γαλλικό Ὑπουργεῖο Θαλάσσης ἄρχισε ἀπό φέτος νά συγκαταλέγει στή δύναμη τοῦ στόλου καί τά ὑπό ξένες σημαῖες πλοῖα πού ἐλέγχονται ἀπό γαλλικά συμφέροντα ἄνω τοῦ 50%. Τά πλοῖα αὐτά ὑπολογίζονται σέ 91 μονάδες συνολικοῦ τονναζ 4,14 ἑκατ. τον. d.w., μέ τά ὁποῖα ἡ θέση τῆς Γαλλίας στόν μέν παγκόσμιο πίνακα ἀνεβαίνει ἀπό τήν εἰκοστή στήν ὄγδοη θέση, στόν δέ εὐρωπαϊκό πίνακα ἀνεβαίνει στήν τρίτη θέση, μετά τήν Ἑλλάδα καί τήν Ἀγγλία. Τά ἐν λόγω πλοῖα εἶναι κατά 43% μπάλκερς καί κατά 40% τάνκερς.

Συνεχίστηκε ἐξάλλου ἡ μείωση τῆς συμμετοχῆς τῆς γαλλικῆς σημαίας στίς θαλάσσιες μεταφορές τοῦ γαλλικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου. Τό ἐμπόριο αὐτό ἀνέρχεται σέ 200 ἑκατ. τον. ἐτησίως, ἡ δέ συμμετοχή τῆς γαλλικῆς σημαίας ἔπεσε στό 15,5% (13,5% στίς εἰσαγωγές καί 21% στίς ἐξαγωγές). Γιά σύγκριση σημειώνεται ὅτι τό 1976 τά ἀντίστοιχα ποσοστά ἦταν 32,1% καί 23,5%.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δύναμη: 1.414 πλοῖα 4.317.616 τον. γκρός, 5.659.148 τον. d.w.

Μέ ἀπώλειες 1.248.000 τον. γκρός συνεχίστηκε ἡ μείωση τοῦ γερμανικοῦ ἐμ-

πορικοῦ στόλου, ὁ ὁποῖος κατά τούς ὑπολογισμούς τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν δέν περιλαμβάνει σήμερα ὑπό τήν Ἑθνική σημαία περισσότερα ἀπό 350 ποντοπόρα πλοῖα, 3,5 ἑκατ. τον. γκρός.

Ἡ συνεχής μείωση τοῦ στόλου, ἐπιταθεῖσα μέ τήν ὁμαδική φυγή τῆς περιόδου τῆς μεγάλης ἀπεργίας τῶν ναυτικῶν γιά τήν ὑπογραφή τῆς νέας συλλογικῆς σύμβασης, ὀφείλεται βασικά στήν ἔλλειψη συναγωνιστικότητος τοῦ ὑπό ἑθνική σημαία πλοίου. Ὑπολογίζεται ὅτι μέ ξένη σημαία ἕνα γερμανόκτητο πλοῖο μπορεῖ νά ἔχει οἰκονομία τῆς τάξεως τῶν 500.000 μέχρι 1.200.000 μάρκων ἐτησίως. Ἡ οἰκονομική βοήθεια πού παρέχει τό κράτος σέ ἄτοκα δάνεια θά φθάσει γιά τό 1988-89 σέ 180 ἑκατ. μάρκων. Τόσο ἡ ἀντιπολίτευση ὅσο καί τά τέσσερα παράκτια κρατίδια τῆς Ὁμοσπονδίας (Κ. Σαξωνία, Σλέσβιγκ - Χολστάϊν, Βρέμη, Μπρεμερχάφεν) ζητοῦν περαιτέρω αὔξηση τῆς βοήθειας αὐτῆς γιά τήν ἐνίσχυση τοῦ ἐθνικοῦ στόλου. Πάντως οἱ ἐφοπλισταί πιστεύουν ὅτι ἡ ὁποιαδήποτε οἰκονομική βοήθεια δέν εἶναι ἀρκετή νά λύσει τά προβλήματα ἄν δέν ληφθοῦν παραλλήλως μέτρα γιά τήν ἐλάφρυνση τῆς φορολογίας, τή μείωση τῶν ἐξόδων ἐπανδρώσεως καί τή μεγαλύτερη ἐλαστικότητα τῶν κανονισμῶν.

Ὅπως ἔχει σήμερα ἡ κατάσταση ἡ στροφή πρός τίς ξένες σημαῖες ἀποτελεῖ ἀναγκαστική σχεδόν ἐπιλογή. Ἔτσι ὁ στόλος πού περιλαμβάνει τά ἐλεγχόμενα ἀπό γερμανικά συμφέροντα ἀλλά τελοῦντα ὑπό ξένες σημαῖες πλοῖα ὑπερέβη φέτος τόν ἐθνικό στόλο καί ἀριθμεῖ 360 μονάδες (μεταξύ τῶν ὁποίων 140 χρονοναυλωμένα) συνολικοῦ τοννάζ ἄνω τῶν 4 ἑκατ. τον. γκρός. Ἰδιαίτερη προτίμηση δείχνει ὁ γερμανικός ἐφοπλισμός πρός τό Κυπριακό νηολόγιο μέ τό σύστημα τῆς «διπλῆς νηολογήσεως».

Κατά τή διάρκεια τοῦ ἔτους τά γερμανικά ναυπηγεῖα δέχτηκαν παραγγελίες 45 πλοίων ἐκ τῶν ὁποίων τά 34 γιά Γερμανούς καί τά 11 γιά ξένους πλοιοκτῆτες. Ἡ ἀξία τῶν παραγγελιῶν τοῦ πρώτου ἐννεαμήνου ὑπολογίζεται σέ 1,8 δισεκ. μάρκων, τῶν δέ πρός ἐξαγωγή ναυπηγουμένων σκαφῶν σέ 400 ἑκατ. μάρκων. Ἡ κρατική ἐπιχορήγηση γιά τίς ναυπηγήσεις φθάνει μέχρι 20% τῆς τιμῆς τοῦ σκάφους.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Δύναμη: 6.427 πλοῖα 20.178.236 τον. γκρός, 29.111.255 τον. d.w.

Μέ μιά μικρή προσθήκη 300 περίπου χιλιάδων τόννων, ἡ Ἀμερικανική ναυτιλία διετήρησε τή θέση της στήν 5η βαθμίδα τῆς διεθνοῦς κλίμακας τήν ὁποία κατέχει σταθερά ἀπό ἐτῶν.

Στό ἀνωτέρω ἀριθμό τοῦ συνόλου τῶν πλοίων (συμπεριλαμβανομένης καί μιᾶς πεντηκοντάδος περίπου μικρῶν σκαφῶν τοῦ Πουέρτο Ρίκο, Γκουάμ, Βέρτζιν Ἄϊλαντ κ.λ.π.) περιλαμβάνονται πάσης φύσεως πλοῖα κύριας καί βοηθητικῆς ναυτιλίας, ἐνῶ κατά τά στοιχεῖα τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλιακῆς Διοικήσεως τά μεγάλα ποντοπόρα ἐμπορικά πλοῖα δέν ὑπερβαίνουν τά 559 συνολικῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος 23 ἑκατ. τον. d.w. Ἔναντι τοῦ Ἀπριλίου τοῦ 1986 ἡ ἀμερικανική σημαία ἔχασε 31 σκάφη 508.274 τον. d.w. Γιά λόγους συγκρίσεως ἀναφέρεται ὅτι τό 1945 ὁ ἀμερικανικός στόλος περιελάμβανε ἐπίσης 559 πλοῖα, πού ἀφοροῦσαν 456 ποντοπόρα καί 103 τῶν Μεγάλων Λιμνῶν.

Κατά τούς πίνακες τοῦ Λόϋδ Ρέτζιστερ ὁ ἀμερικανικός ποντοπόρος στόλος περιλαμβάνει 574 πλοῖα ἄνω τῶν 10.000 τόννων. Εἰδικώτερα ἀπό τά πλοῖα αὐτά τά 513 εἶναι 10-50 χιλιάδων τον. γκρός, τά 48 εἶναι 50-100 χιλιάδων τον. γκρός καί τά 13 εἶναι ἄνω τῶν 100 χιλιάδων τον. γκρός. Δύο μόνον μονάδες εἶναι ἄνω τῶν 150 χιλιάδων τον. γκρός.

Ἐξάλλου ὁ στόλος τῶν Μεγάλων Λιμνῶν διαθέτει 164 σκάφη συνολικοῦ τοννάζ 1.385.281 τόννων, ἀπό τά ὁποῖα τά 118 εἶναι 5.000 ἕως 40.000 τον. γκρός.

Ἀπό ἄποψη ἡλικίας τό 33% τοῦ ποντοπόρου στόλου ἀποτελεῖται ἀπό πλοῖα μέχρι 10 ἐτῶν καί τό 20% ἀπό πλοῖα 10-15 ἐτῶν. Ἀντίθετα ἐντελῶς ἀπηρχαιωμένος φέρεται ὁ στόλος τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, δεδομένου ὅτι τό 70% αὐτοῦ ἀποτελεῖται ἀπό σκάφη ἡλικίας ἄνω τῶν 30 ἐτῶν.

Ἀπό πλευρᾶς ναυπηγήσεως σημειώνεται ὅτι μεσοῦντος τοῦ ἔτους τελοῦσαν ὑπό παραγγελία στά ἀμερικανικά ναυπηγεῖα ἑπτά μόνο μονάδες καί μία ὑπό μετασκευή. Μεταξύ τῶν ὡς ἄνω παραγγελιῶν ἐμφανίζονται τρία πλοῖα - κοντέϊνερ, ἕνα δεξαμενόπλοιο, μία βυθοκόρος καί δύο πυροσβεστικά σκάφη.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Δύναμη: 9.822 πλοῖα 35.932.177 τον. γκρός, 54.669.378 τον. d.w.

Μολονότι ὑφίσταται συνεχεῖς μικρές μᾶλλον μειώσεις, ὁ Ἰαπωνικός στόλος ἐξακολουθεῖ νά διατηρεῖ σταθερά τήν τρίτη θέση στήν παγκόσμια ναυτιλία. Φέτος ὑπέστη σημαντική μείωση κατά 190 πλοῖα καί κατά 2.555.596 τόννους γκρός ἀκολουθώντας τή γενικώτερη συρρίκνωση τοῦ παγκόσμιου στόλου.

Στή δύναμή του ὁ Ἰαπωνικός στόλος περιλαμβάνει 140 μονάδες 50-100 χιλιάδων τόννων, 65 μονάδες 100-150 χιλιάδων τόννων καί ἕξι μονάδες ἄνω τῶν 150 χιλιάδων τόννων. Εἶναι ἐξάλλου ἐκσυγχρονισμένος στόλος, δεδομένου ὅτι περισσότερη ἀπό τή μισή δύναμή του ἀναφέρεται σέ πλοῖα ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν, ἐνῶ ἐλάχιστο ποσοστό ὑπερβαίνει τά 20 ἔτη.

Μεταξύ τῶν ναυτιλιακῶν γεγονόταν τοῦ ἔτους ἀναφέρεται ἡ ὑπό τῆς γνωστῆς μεγάλης ἑταιρίας Japan Line ὑπογραφή συμβολαίου ναυλώσεως πλοίων μέ τήν ἑταιρία Σέλλ γιά μεταφορά ἀργοῦ ἀπό τόν Περσικό στήν Ἄπω Ἀνατολή, τήν Ἐρυθρά καί τήν Εὐρώπη. Τό συμβόλαιο ἀναφέρεται σέ ἕξι ταξίδια VLCC τῶν 220-260.000 τον. d.w.

Σέ συνεργασία μέ τούς Ἐμπορικούς Οἴκους τά Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα καταβάλλουν προσπάθειες γιά τή μείωση τῶν τιμῶν τῶν νέων πλοίων γιά νά μπορέσουν νά μειώσουν τή διαφορά τιμῆς ἔναντι τῆς Ν. Κορέας. Ὡς παράδειγμα ἀναφέρεται ἡ Ἰαπωνική προσφορά γιά ναυπήγηση πρόντακτ κάρριερ τῶν 30.000 τον. d.w. ἀντί 14,7 ἑκατ. δολλ. ἔναντι τῶν 17 ἑκατ. δολλαρίων πού προσέφεραν οἱ Νοτιοκορεάτες.

Στό δεύτερο ἑξάμηνο τοῦ 1987 τά Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα ἐξασφάλισαν παραγγελίες γιά 21 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 850.000 τον. γκρός. Ὡστόσο οἱ διοικήσεις τῶν περισσοτέρων ναυπηγείων ἔχουν ἀποφασίσει σοβαρές οἰκονομίες καί συνεννοοῦνται μέ τά ἐργατικά συνδικάτα γιά τόν περιορισμό τοῦ προσωπικοῦ τους. Τό συγκρότημα Καβασάκι μόνο στό τμῆμα ναυτικῶν κατασκευῶν θά ἀπολύσει 230 ἐργάτες. Τό συγκρότημα Sasebo θά ἀπολύσει περί τούς 490 ἐργάτες καί τό ναυπηγεῖο Onomichi θά προβεῖ σέ ἐθελουσία ἔξοδο μέ πρόβλεψη ἀποχωρήσεως 190 ἀτόμων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Δύναμη: 2.350 πλοῖα 4.949.387 τον. γκρός, 8.387.475 τον. d.w.

Ἀπό τήν ἐνδέκατη θέση πού κατεῖχε ὁ ἱσπανικός στόλος τό 1977, ὑποβιβάστηκε μετά μιά δεκαετία στήν εἰκοστή πρώτη βαθμίδα τῆς παγκόσμιας κλίμακας. Στίς ἀρχές τοῦ ἔτους τά ἐπίσημα στοιχεῖα ἀναφέρονταν σέ 550 ποντοπόρα πλοῖα 4 περίπου ἑκατ. τον. γκρός ἀπό τά ὁποῖα ὅμως ἔπρεπε νά ἐκπεσθοῦν τά 32 πλοῖα (227.800 τον.) πού ἐξεποίησε πρόσφατα ἡ ἑταιρία Sociedad Gestore de Burgues.

Κατά κατηγορίες πλοίων ὁ ἱσπανικός στόλος περιλαμβάνει 21 τάνκερς 1.838.094, δύο OBO 122.372 τον., 38 δεξαμενόπλοια ραφινέ προϊόντων 287.698 τον., 34 μπάλκερς 926.720 τον., 191 φορτηγά 581.743 τον., 23 χημικά 124.000 τον., 14 μεθανιοφόρα 63.722 τον., 35 ψυγεῖα 56.295 τον., 50 κοντέϊνερ 172.314 τον., 53 ὀχηματαγωγά 98.907 τον., 40 ἐπιβατηγά 728.105 τον. καί 39 διάφορα σκάφη 109.948 τον.

Στίς 31 Μαΐου συμπληρώθηκε ἕνας χρόνος ἐφαρμογῆς τοῦ προγράμματος προσαρμογῆς τῆς ναυτιλίας τῆς χώρας ἐν ὄψει τῆς εἰσόδου στήν ΕΟΚ. Στό διά-

στημα αὐτό διαλύθηκαν 11 παλιά πλοῖα 132.394 τον. Τά χορηγηθέντα ἐπιδόματα σέ πλοῖα μικροῦ καί μέσου τοννάζ ἀνῆλθαν σέ 100 ἑκ. πεσετῶν. Γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ναυτιλίας χορηγήθηκαν 1.567 ἑκατ. πεσετῶν ἀπό τά ὁποῖα 1.127 ἑκατ. γιά τίς εἰσαγωγές, 168 ἑκατ. γιά τίς ἐξαγωγές καί 271 ἑκατ. γιά τις διεθνεῖς μεταφορές. Γιά νά ἀνακοπεῖ ἡ ἐπικίνδυνη μείωση τοῦ στόλου οἱ ἐφοπλισταί ζητοῦν 440 ἑκατ. δολλ., κλιμάκωση τῶν χρεῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν καί σύσταση προνομιακοῦ νηολογίου στίς Καναρίους νήσους.

Τά ναυπηγεῖα Astilleros Reunidos de Nervion πέτυχαν σοβιετική παραγγελία 161 ἑκατ. δολλαρίων γιά ναυπήγηση ὀκτώ φορτηγῶν πολλαπλῆς χρήσεως. Τά πλοῖα αὐτά θά ἔχουν χωρητικότητα 7.500 - 8.500 τον. γκρός καί δυνατότητα μεταφορᾶς ἐμποροκιβωτίων, φορτίων χύμα καί ξυλείας. Παράδοση ἀπό Ἰουλίου 1989. Μέ τήν παραγγελία αὐτή τό Ἱσπανικό ναυπηγεῖο ἐξασφαλίζει ἀπασχόληση μέχρι τό 1990.

ΙΤΑΛΙΑ

Δύναμη: 1.571 πλοῖα 7.817.353 τον. γκρός, 12.178.384 τον. d w.

Ἀναλυτικώτερα ἡ δύναμη αὐτή τοῦ ἰταλικοῦ στόλου περιλαμβάνει 445 πλοῖα ξηροῦ φορτίου 3.350.000 τον. γκρός, 330 ὑγρῶν φορτίων, 3.022.000 τον. γκρός, 16 πολλαπλῆς χρήσεως 904.000 τον. γκρός, 368 διάφορα ἐξειδικευμένα πλοῖα 191.000 τον. γκρός, 212 μικτά καί ἐπιβατικά 497.000 τον. γκρός. Μεσοῦντος τοῦ ἔτους τά τελοῦντα σέ παροπλισμό πλοῖα ἀνέρχονταν σέ 103 συνολικοῦ τοννάζ 705.297 τον. γκρός.

Μέ τήν ἀνωτέρω δύναμη ἡ Ἰταλία κατέχει τήν 14η θέση στόν παγκόσμιο πίνακα, ὑποβιβασθεῖσα κατά δύο βαθμίδες κυρίως λόγω τῆς ἀνόδου τῶν Φιλιππίνων καί τῶν Μπαχάμας. Ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατέκρινε τούς φορτωτές ὅτι δέν χρησιμοποιοῦν γιά τίς μεταφορές τους τό ἐθνικό τοννάζ, πράγμα πού ἰσχύει ἀκόμα καί γιά τίς κρατικοποιημένες ἑταιρίες οἱ ὁποῖες θά ἔπρεπε πρῶτες νά δίνουν τό παράδειγμα ἐνισχύσεως τοῦ ἐθνικοῦ στόλου.

Ἀπό τά ναυτιλιακά γεγονότα τῆς χρονιᾶς σημειώνουμε τό πόρισμα τῆς ἁρμοδίας ἀρχῆς τῆς Νεαπόλεως γιά τό κράχ τῆς ναυτικῆς αὐτοκρατορίας Λάουρο, πού ἔφθασε τελικά τά 99 δισεκ. λιρετῶν. Τά συνολικά χρέη ἀνέρχονταν σέ 299 δισετ. λιρεττῶν ἀλλά ἡ ρευστοποίηση τῆς τεράστιας ἀτομικῆς περιουσίας τοῦ ἱδρυτοῦ τῆς ἑταιρίας ἐπέτρεψε τήν ἀνωτέρω σοβαρή μείωση. Ἕνα ἄλλο γεγονός ἀποτέλεσε ἡ ἀπόφαση τῆς Λόϋδ Τριεστίνο νά μειώσει τόν ἀριθμό τῶν γραμμῶν της καταργώντας τή γραμμή τῆς Κίνας καί μέρος τῆς γραμμῆς τῆς Ν. Ἀφρικῆς.

Ἀπό ναυπηγική ἄποψη ἡ Ἰταλία στίς ἀρχές τοῦ Νοεμβρίου κατεῖχε τά μεγαλύτερα εὐρωπαϊκά καρνέ μέ σύνολο παραγγελιῶν 1.238.000 τον. γκρός, ἀκολουθούμενη σέ ἀπόσταση ἀπό τή Δανία, Γερμανία καί Φινλανδία. Τό ναυπηγεῖο Μονφαλκόνε ὕστερα ἀπό ἐπιτυχεῖς δοκιμές παρέδωσε στήν ἑταιρία Micoperi τήν ὁμώνυμη πλωτή ἡμιβυθιζόμενη ἐξέδρα, ἐνῶ ἐγνώσθη ὅτι ἄρχισε τή ναυπήγηση ἑνός μπάλκ κάρριερ τῶν 135.000 τον. d.w. γιά λογαριασμό ἑταιρίας, ἡ ὁποία ἀνήκει στό συγκρότημα τῆς Γένοβας Col e Cieria.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Δύναμη: 2.165 πλοῖα 8.504.605 τον. γκρός, 11.676.489 τον. d w.

Νέα σοβαρή μείωση ὑπέστη καί φέτος ὁ βρεταννικός ἐμπορικός στόλος, ὁ ὁποῖος γιά πρώτη φορά στή νεώτερη ἱστορία του ἔπεσε κάτω τῶν 10 ἑκατ. τον. γκρός. Συνεχίζοντας τήν καλπάζουσα ἀφαίμαξη, μειώθηκε στό διάστημα τοῦ ἔτους κατά 3 καί πλέον ἑκατ. τον. γκρός καί ὑπεβιβάσθη στή 12η βαθμίδα, ἐναντι τῆς 8ης πού κατεῖχε πέρσυ, ὑποσκελισθείς ἀπό μερικά καινοφανῆ ἐλεύθερα νηολόγια.

Γιά τήν ἱστορία πρέπει νά ἀναφερθεῖ ὅτι μεταπολεμικά τό Ἡν. Βασίλειο ξεκίνησε μέ στόλο 18 ἑκατ. τον. γκρός καί παρουσιάζοντας συνεχῆ ἄνοδο ἔφθασε τό ἀπώγειο τό 1975 μέ 33 ἑκατ. ὑπολειπόμενος μόνο τοῦ τεχνητοῦ στόλου τῆς Λιβερίας. Ἔκτοτε ἄρχισε ὁ κατήφορος μέ ἀδιάπτωτη ἐλάττωση πού μέσα σέ μιά δεκαετία τόν ἔφερε στό μισό καί τήν τελευταία τριετία στό ἕνα τέταρτο τῆς ἀρχικῆς του δυνάμεως.

Ὡς γνωστόν ἡ δημιουργία τοῦ θυγατρικοῦ εὐεργετικοῦ νηολογίου τῆς Isle of Man ὑπῆρξε μιά προσπάθεια ἀνακοπῆς τῆς καταρρεύσεως καί διατηρήσεως τῆς ἐθνικῆς συνοχῆς τοῦ στόλου. Μεσοῦντος τοῦ ἔτους στό ἐν λόγω νηολόγιο εἶχαν ἐγγραφεῖ 96 πλοῖα 1.032.226 τον. γκρός, ἐνῶ ἐξάλλου εἶχε ἐπιτευχθεῖ ἡ συμφωνία τῆς ΔΟΜ ὥστε νά μή χαρακτηρισθεῖ ὡς νηολόγιο εὐκαιριακῆς σημαίας.

Οἱ Βρεταννοί ἐφοπλισταί ζητοῦν τήν ἐπαναφορά τῶν ἐπιχορηγήσεων γιά ἀγορά πλοίων καί τήν ἀπαλλαγή ἀπό τήν ὑποχρέωση ἐπιστροφῆς τῆς ἐπιχορηγήσεως σέ περίπτωση πωλήσεως τοῦ πλοίου. Παράλληλα ζητοῦν τή μείωση τῆς φορολογίας τῶν ναυτικῶν ὥστε νά συμπιεσθεῖ τό μισθολογικό κόστος. Γενικώτερα δέ ἐπιμένουν στήν ἀνάγκη συμπιέσεως τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ βρεταννικοῦ πλοίου, τό ὕψος τοῦ ὁποίου τούς ἀναγκάζει ἤ νά πωλοῦν τά πλοῖα τους ἤ νά τά διαγράφουν ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο. Ἐξάλλου τά ναυτεργατικά συνδικάτα διαπιστώσουν ὅτι σήμερα μόνο τό ἕνα τρίτο τῆς ἀξίας καί τό ἕνα τέταρτο τοῦ ὄγκου τοῦ ἀπό τήν Ἀγγλία διακινουμένου διεθνοῦς ἐμπορίου μεταφέρεται μέ βρεταννικά πλοῖα, πράγμα πού σέ τελική ἀνάλυση σημαίνει ὅτι ἡ χώρα κινδυνεύει νά μή διαθέτει οὔτε τά ἀναγκαῖα πλοῖα οὔτε τούς ἀναγκαίους ναυτικούς γιά νά ἐξασφαλίσει τίς βασικές της μεταφορές.

Στό ναυπηγικό τομέα, τά ἐθνικοποιημένα ναυπηγεῖα British Shipbuilders ἀποφάσισαν νά ἐπιχειρήσουν τήν εἴσοδό τους στήν ἀγορά τῶν κρουαζιεροπλοίων, τόσο ὡς σχεδιασταί ὅσο καί ὡς κατασκευασταί. Πρός τοῦτο θά χρησιμοποιήσουν τήν πολύτιμη πεῖρα πού ἀπέκτησε τό ναυπηγεῖο Govan (τό ὁποῖο ἀνήκει στό συγκρότημα τῶν British Shipbuilders) ἀπό τή ναυπήγηση τοῦ ὑπερωκεανίου «Norsea» τῶν 31.000 κ.ο.χ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Δύναμη: 1.979 πλοῖα 6.359.349 τον. γκρός, 9.656.957 τον. d w.

Περί τά μέσα τοῦ ἔτους ὁ νορβηγικός στόλος, ὁ ὁποῖος μόλις πρό τετραετίας διέθετε τοννάζ 31 ἑκατ. τον. d.w., εἶχε πέσει κάτω τῶν 10 ἑκατ. τον. d.w. Μόνον ἐντός τῶν μηνῶν Ἀπριλίου καί Μαΐου διεγράφησαν ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο περί τά 25 ποντοπόρα πλοῖα συνολικοῦ τοννάζ 700 χιλιάδων τόννων γκρός, τά ὁποῖα πουλήθηκαν στό ἐξωτερικό ἤ ἄλλαξαν σημαία.

Τήν ἴδια ὅμως ἡμερομηνία ὑπολογίζεται ὅτι τά νορβηγικά ἐφοπλιστικά συμφέροντα ἐλέγχουν ἄλλα 500 περίπου πλοῖα ἄνω τῶν 15 ἑκατ. τον. d.w. ὑπό ξένες σημαῖες, ἐνῶ περί τά 350-400 πλοῖα εἶναι ναυλωμένα ἀπό Νορβηγούς πλοιοκτῆτες ἤ τά διαχειρίζονται νορβηγικές ναυτιλιακές ἑταιρίες. Ἀπό τά ὑπό ξένη σημαία νορβηγικά πλοῖα περίπου 140 (5,9 ἑκ. τον. d.w.) εἶναι νηολογημένα στή Λιβερία καί περί τά 90 (2,4 ἑκατ. τον. d.w.) στόν Παναμᾶ. Ἄλλες σημαῖες προτιμήσεως εἶναι τῆς Σιγκαπούρης, Μπαχάμας, Χόγκ Κόγκ, Βιρμανίας, Ὁλλανδίας καί Μ. Βρεταννίας, κάθε μία ἀπό τίς ὁποῖες καλύπτει νορβηγικό τοννάζ πού κυμαίνεται ἀπό 100.000 μέχρι 1.500.000 τον. d.w.

Τό κύριο καί κεφαλαιώδους σημασίας γεγονός πού χαρακτηρίζει τή φετεινή ναυτιλιακή χρονιά τῆς Νορβηγίας εἶναι ἡ ἀπό τοῦ Ἰουλίου ἵδρυση τοῦ Διεθνοῦς Νορβηγικοῦ Νηολογίου (NIS) πού θεωρεῖται ὡς τό ἰσχυρότερο ἀντίδοτο γιά τήν ἀνακοπή τῆς συνεχοῦς συρρικνώσεως τοῦ ἐθνικοῦ στόλου. Ἡ ἐγγραφή στό νηολόγιο αὐτό ἐπιτρέπει τή σοβαρή μείωση τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως χάρη στήν ἐλεύθερη πρόσληψη ξένων κατωτέρων πληρωμάτων (κυρίως Ἰνδῶν καί Φιλιππινέζων) ὡς καί ἀξιωματικῶν πλήν τοῦ πλοιάρχου. Στό δεύτερο ἑξάμηνο τοῦ ἔτους τό NIS εἶχε ἤδη προσελκύσει 90 πλοῖα. Ἀπό νορβηγικῆς πλευρᾶς τήν προτίμηση πρός τό ἐν λόγω νηολόγιο ἐ-

δειξαν οί ἐφοπλιστικοί οἴκοι Wilhelmisen, Odfjiell, Jebsen καί Bergesen, ἐνῶ ἡ τουριστική ναυτιλιακή ἑταιρία Kloster ἀπεφάσισε τελικά νά μή μεταφέρει στό NIS τά κρουαζιερόπλοια πού ἔχει νηολογημένα στίς Μπαχάμες, γιατί δέν θεωρεῖ τό NIS ἀρκετά ἀνταγωνιστικό στόν τομέα τῶν κρουαζιεροπλοίων. Ἀντίθετα ἡ βρεταννική Cunard νηολόγησε στό NIS τά δύο κρουαζιερόπλοια «Sea Goddess I» καί «Sea Goddess II».

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Δύναμη: 1.307 πλοῖα 3.908.231 τον. γκρός, 5.122.867 τον. d w

Ὑπολογίζοντας καί τά σκάφη πού εἶναι ἐγγεγραμμένα στό νηολόγιο τῶν Ὁλλανδικῶν Ἀντιλλῶν (77 μονάδες 229 χιλ. τον. γκρός) ἡ δύναμη τοῦ Ὁλλανδικοῦ στόλου αὐξήθηκε κατά 15 μονάδες. Τό συνολικό ὅμως τονναζ μειώθηκε κατά 416.000 τόννους ὑποβιβάζοντας τήν ὁλλανδική ναυτιλία κάτω τῶν 4 ἑκατ. τόννων γιά πρώτη φορά ἀπο τριακονταετίας. Ἡ μεγαλύτερη μείωση σημειώθηκε στά μπάλκ κάρριερς τῶν 10.000 τόννων καί ἄνω πού μειώθηκαν κατά 12%, ἐνῶ στά μικρότερα ἡ μείωση ἦταν τῆς τάξεως τοῦ 3,5%. Οἱ μειώσεις αὐτές συμψηφίστηκαν ἐν μέρει ἀπό τήν αὔξηση τοῦ στόλου τῶν πετρελαιοφόρων καθώς καί τῶν σκαφῶν βοηθητικῆς ναυτιλίας (ναυαγοσωστικά, πλωτοί γερανοί κ.λ.π.).

Σημειώνεται ὅτι ἡ Ὁλλανδία κατέχει τό μεγαλύτερο εὐρωπαϊκό στόλο πλοίων μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων μέ περίπου 30 μονάδες 80 χιλιάδων τον. γκρός. Ἡ θέση της ὅμως ἀπειλεῖται ἀπό τήν ἔλλειψη νέων πλοίων καί τή στροφή τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρός τίς ξένες σημαῖες. Ἡ κυβέρνηση γιά νά πετύχει τήν παραγγελία πλοίων στά ἐθνικά ναυπηγεῖα αὔξησε τίς ἐπενδυτικές ἐπιδοτήσεις, ἀλλά οἱ ἐφοπλισταί περιμένουν τήν λήψη ἀποφασιστικώτερων μέτρων ὅπως εἶναι ἡ χρησιμοποίηση ξένων πληρωμάτων καί ἡ μείωση τοῦ φόρου ἐπί τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν. Χαρακτηριστική θεωρεῖται ἡ στροφή ὁρισμένων ὁλλανδικῶν ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν πρός τήν Κυπριακή σημαία. Ἕνας ἄλλος παραδοσιακός τομέας ἰσχύος τῆς ὁλλανδικῆς ναυτιλίας εἶναι ἡ ἐξειδίκευση στά ρυμουλκά - ναυαγοσωστικά καί τίς βυθοκόρους, ὅπου κατέχει μιά ἀπό τίς πρῶτες θέσεις μέ συνολικό τονναζ πού φθάνει τού 300.000 τον. γκρός.

Μέσα στό 1986 τά ὁλλανδικά ναυπηγεῖα παρέδωσαν 58 σκάφη (ἄνω τῶν 100 τον.) συνολικοῦ τονναζ 122.000 τον. γκρός, ἐμφανίζοντας μείωση κατά 28% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Μείωση ἐπίσης ἔναντι ἐμφανίζουν καί οἱ ὑπό ἐκτέλεση παραγγελίες πού δέν ξεπερνοῦν τούς 330.000 τόννους. Στό πρῶτο τρίμηνο τοῦ ἔτους οἱ βεβαιωθεῖσες παραγγελίες δέν ὑπερέβησαν τά 11 πλοῖα 23.000 τον. γκρός, μέ ἀποτέλεσμα νά χαθοῦν χίλιες περίπου θέσεις ἀπασχολήσεως. Κατά τίς ἀπόψεις τῶν ναυπηγοβιομηχάνων, τά ὁλλανδικά ναυπηγεῖα ἔχουν ἀνάγκη ἐτήσιας ἐπιχορηγήσεως τῆς τάξεως τῶν 120 ἑκατ. φιορινίων, ἐνῶ τό Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν δέν προτίθεται νά χορηγήσει πλέον τῶν 75 ἑκατομμυρίων.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Δύναμη: 5.136 πλοῖα 43.254.716 τον. γκρός, 70.435.824 τον. d w

Καί νέα αὔξηση παρουσίασε κατά τό ἀπελθόν ἔτος ὁ ὑπό Παναμαϊκή σημαία στόλος, ὁ ὁποῖος ὑπερέβη τά 43 ἑκατ. τον. γκρός, διατηρώντας τή δεύτερη θέση στήν παγκόσμια ναυτιλία. Στό διάστημα τοῦ ἔτους μολονότι ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων μειώθηκε κατά 115 μονάδες, τό συνολικό τονναζ αὐξήθηκε κατά 1.950.000 τόννους.

Ἀπό ἄποψη μεγέθους μονάδων ὁ Παναμαϊκός στόλος κατέχει σήμερα 90 πλοῖα ἄνω τῶν 50.000 τον. μεταξύ τῶν ὁποίων ὀκτώ πλοῖα ἄνω τῶν 150.000 τον. Ὡς πρός τήν ἡλικία, τό 20% τοῦ συνόλου εἶναι ἡλικίας μέχρι 4 ἐτῶν, τό 17% ἡλικίας μέχρι 9 ἐτῶν, τό 21% ἡλικίας 10-14 ἐτῶν, τό 16% ἡλικίας 15-19 ἐτῶν καί τό ὑπόλοιπο 25% ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν. Ὁ κύριος κορμός τοῦ στόλου ἀποτελεῖται ἀπό 2.000 μονάδες 10-19 ἐτῶν μεταξύ τῶν ὁποίων εὑρίσκονται καί τά μεγαλύτερα σκάφη τῆς δυνάμεώς του.

Ἰδιαίτερα ἀποδοτικό ὑπῆρξε τό πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ ἔτους κατά τό ὁποῖο ἡ σημαία τοῦ Παναμᾶ ἐδέχθη νέο τονναζ 3 περίπου ἑκατ. τον. Παρά τόν σκληρό ἀνταγωνισμό τῶν ἄλλων σημαιῶν εὐκαιρίας καί τῶν καινοφανῶν θυγατρικῶν νηολογίων, τό νηολόγιο τοῦ Παναμᾶ παρουσιάζει συνεχῆ αὔξηση, ἡ ὁποία ὄχι μόνο δέν ἀνεκόπη λόγω τῆς συρρικνώσεως τοῦ παγκόσμιου στόλου ἀλλά ἀντίθετα γνώρισε διόγκωση τῆς τάξεως τοῦ 30%. Μεταξύ τῶν προσπαθειῶν πού καταβάλει ἡ Ναυτιλιακή Διοίκηση τῆς χώρας γιά νά διατηρήσει τήν ἐλκυστικότητα τῆς σημαίας της, καταλέγεται ἡ μείωση τῶν τελῶν νηολογήσεως καί ἡ ἐφαρμογή τοῦ συστήματος τῶν ἐξετάσεων παροχῆς διπλωμάτων ναυτικῆς ἱκανότητος.

Σύμφωνα μέ δοθέντα στή δημοσιότητα στοιχεῖα, τό 1986 ἡ κίνηση τῆς διώρυγας τοῦ Παναμᾶ ἀνῆλθε σέ 139 ἑκατ. τόννους. Ἀπό τό σύνολο αὐτό, τά 85 ἑκατ. πέρασαν ἀπό τόν Ἀτλαντικό στόν Εἰρηνικό καί τά 54 ἑκατ. ἀπό τόν Εἰρηνικό στόν Ἀτλαντικό. Ἐνῶ ἡ ἐκβάθυνση τῆς ὑδατινῆς ὁδοῦ (Lac Gatum καί Gaillard Cut) πού ἔγινε στίς ἀρχές τοῦ ἔτους ἐπέτρεψε τή διάβαση πλοίων μέ μέγιστο βύθισμα 39,5 ποδῶν, σοβαρά προβλήματα δημιούργησε περί τό τέλος τοῦ ἔτους ἡ κατάρρευση γηΐνων τοιχωμάτων στήν περιοχή Gold Hill.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Δύναμη: 6.705 πλοῖα 24.128.423 τον. γκρός, 25,232.091 τον. d.w.

Κατά τά στοιχεῖα τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιθεωρήσεως ἡ σοβιετική ναυτιλία περιελάμβανε στίς ἀρχές τοῦ χρόνου 7.822 πλοῖα συνολικοῦ τονν. γκρός. Στό σύνολο αὐτό περιέχονται τά 3.112 πλοῖα 17.959.400 τον. γκρός, τοῦ κυρίως ἐμπορικοῦ στόλου καί τά 4.710 πλοῖα 6.922.900 τον. γκρός τοῦ μή ἐμπορικοῦ καί βοηθητικοῦ στόλου.

Εἰδικώτερα ὁ μέν ἐμπορικός στόλος περιλαμβάνει 2.319 φορτηγά ξηροῦ φορτίου, 495 δεξαμενόπλοια καί 298 ἐπιβατικά, κρουαζιερόπλοια καί μικτά. Ὁ δέ μή ἐμπορικός στόλος περιλαμβάνει 2.680 ἁλιευτικά, 1.129 βοηθητικῆς ναυτιλίας, 446 τεχνικά σκάφη καί 455 διάφορα ἄλλα.

Μέσα στό 1988 ὁ σοβιετικός στόλος παρουσίασε αὔξηση κατά 4,2% ὀφειλόμενη στήν προσθήκη 339 πλοίων (ἐμπορικῶν καί μή), συνολικοῦ τονν. 1 περίπου ἑκατ. τον. γκρός. Παρατηρεῖται ἐξάλλου ὅτι μέσα στήν τελευταία εἰκοσαετία ἡ σοβιετική ναυτιλία ἔχει ὑπερδιπλασιασθεῖ, δεδομένου ὅτι ἀπό τά 10 ἑκατ. τον. γκρός τοῦ 1967 ἔφθασε φέτος τά 25 περίπου ἑκατ. τον. γκρός, μέ μέση ἐτήσια αὔξηση πού κυμάνθηκε ἀπό 500.000 μέχρι 1.000.000 τόννους.

Κατά τήν ἀνωτέρω σοβιετική ἐπιθεώρηση ὁ σοβιετικός στόλος μετέφερε συνολικά 250 ἑκατ. τόννους ἐμπορευμάτων. Ἀπό αὐτούς τό 60% ἤτοι περί τά 150 ἑκατ. τόννων ἀναφέρεται στό ἐμπόριο μέ τό ἐξωτερικό, τό 34% ἤτοι περί τά 85 ἑκατ. τόννων στίς ἐθνικές μεταφορές ἐσωτερικοῦ καί τό 6% ἤτοι περί τά 15 ἑκατ. τόννων σέ μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρῶν. Σέ σύγκριση μέ τό προηγούμενο ἔτος ἐμφανίζεται αὔξηση τῆς τάξεως τοῦ 4,5%.

Στόν τομέα τῶν διεθνῶν κρουαζιερῶν, ἡ ΕΣΣΔ ἀντιμετωπίζει τήν περιστολή τοῦ διαθέσιμου τονν. σχεδόν κατά 50%. Ἀπό τά ὀκτώ πλοῖα πού βρίσκονται σήμερα σέ ὑπηρεσία τά τέσσερα προβλέπεται νά ἀποσυρθοῦν ἀπό τήν ἀγορά ἐκμισθούμενα κατά πᾶσα πιθανότητα σέ γερμανικά συμφέροντα. Προβλέπεται ἐπίσης ἡ ἐκποίηση τῶν ὑπερηλίκων κρουαζιεροπλοίων, ἐνῶ δέν θεωρεῖται ἀπίθανο ὁ ὀργανισμός Morsaflot νά ἀποσυρθεῖ ἐντελῶς ἀπό τήν εὐρωπαϊκή ἀγορά, δεδομένου ὅτι ἡ ζήτηση κρουαζιεροπλοίων αὐξάνει πολύ στήν ἐσωτερική σοβιετική ἀγορά.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Δύναμη: 642 πλοῖα 2.269.541 τον. γκρός, 2.402.531 τον. d.w.

Συνεχίστηκε καί φέτος ἡ ἀκάθετη μείωση τοῦ σουηδικοῦ στόλου. Σύμφωνα μέ τά στοιχεῖα πού ἀνακοινώνει ἡ ἁρμόδια στατιστική ὑπηρεσία, μέσα στό πρῶτο τρίμηνο τοῦ ἔτους, ὁ σουηδικός στόλος ἔχασε 11 ἀκόμα μονάδες 46.000 τον. γκρός. Στό δέ ἑπόμενο τρίμηνο διεγράφησαν ἄλλα δύο πλοῖα 9.000 τον. γκρός. Στό δεύτερο ἑξάμηνο 10 πλοῖα συνολικοῦ τονν. 102.200 τον. πουλήθηκαν στό ἐξωτερικό. Μεταξύ αὐτῶν τρία πετρελαιοφόρα 77.900 τον. γκρός καί ἑπτά φορτηγά. Προσετέθησαν ἑξάλλου δύο μικρά ἐπιβατηγά ναυπηγηθέντα στή Σουηδία καί τέσσερα ἄλλα (3 μικρά φορτηγά καί 1 ἐπιβατικό) ἀγορασθέντα ἀπό τό ἐξωτερικό. Μεταξύ τῶν 426 καθαρῶς ἐμπορικῶν πλοίων τοῦ σουηδικοῦ στόλου περιλαμβάνονται 96 δεξαμενόπλοια καί 130 ἐπιβατικά - ὀχηματαγωγά, ἐνῶ τά ὑπόλοιπα εἶναι μικτά (OBO, O/O) κοντέϊνερς καί συμβατικά φορτηγά.

Στό μεταξύ ἡ "Ἕνωση Σουηδῶν Ἐφοπλιστῶν πού ἐκπροσωπεῖ τίς 20 ναυτιλιακές ἑταιρίες τῆς χώρας ἀγωνίζεται γιά τή μείωση τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων στοχεύοντας στό πλήρωμα τῶν ὀκτώ ἀνδρῶν.

Στό διάστημα τοῦ πρώτου ἑξαμήνου τοῦ ἔτους ὁ ὄγκος τῶν ἐξαχθέντων ἀπό τούς Σουηδικούς λιμένες ἐμπορευμάτων ἀνῆλθε σέ 22 ἑκατ. τόννους (αὔξηση 6%) τῶν δέ εἰσαχθέντων σέ 25,7 ἑκατ. τόννους (μείωση 2%). Στό ἴδιο διάστημα ὁ ἀριθμός τῶν ἐπιβατῶν ἀνῆλθε σέ 7,6 ἑκατ., ἀπό τούς ὁποίους οἱ 4,6 ἑκατ. ἀπό τή Δανία καί 1,6 ἀπό Φινλανδία.

Ἡ Transatlantic πού εἶναι ἡ πρώτη καί μεγαλύτερη ἐφοπλιστική ἐπιχείρηση τῆς χώρας στίς τακτικές γραμμές, εἶχε καθαρά κέρδη 1 ἑκατ. κορωνῶν χάρη στά ὁποῖα μείωσε αἰσθητά τίς ζημίες τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἡ βελτίωση αὐτή ὀφείλεται στά συναλλαγματικά κέρδη, στήν πτώση τῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου καί στήν πώληση παλαιῶν πλοίων. Τό Μάϊο ἀγόρασε τό ὀχηματαγωγό «Lillonet» τῶν 22.000 τον. γκρός τό ὁποῖο εἶναι ναυλωμένο ἀπό ἐτῶν στή γραμμή Β. Ἀμερικῆς - Αὐστραλίας.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Δύναμη: 257 πλοῖα, 1.122.249 τον. γκρός, 1.400.594 τον. d.w.

Παρά τήν προσπάθεια τῆς Κυβερνήσεως γιά τή συγκράτηση τῆς ναυτιλιακῆς δυνάμεως τῆς χώρας μέ τήν παροχή κρατικῆς βοήθειας τῆς τάξεως τῶν 20 ἑκατ. φινλανδικῶν μάρκων ἐτησίως, ἡ μείωση τοῦ στόλου στό διάστημα τῶν τελευταίων δώδεκα μηνῶν, τόν στέρησε ἀπό 30 μονάδες πού πουλήθηκαν στό ἐξωτερικό ἤ μεταφέρθηκαν σέ ξένες σημαῖες. Ἔτσι φέτος τό συνολικό τονν. τοῦ στόλου ἔπεσε κατά 347.000 τον. γκρός μειωθέν περίπου κατά 25% ἔναντι τοῦ περσινοῦ τῶν 1.470.000 τον. γκρός.

Ἡ σύνθεση τοῦ φινλανδικοῦ στόλου περιλαμβάνει σήμερα κατά 30% πλοῖα μπάλκ κάρριερ, κατά 40% ἐπιβατηγά — ὀχηματοφόρα, κατά 20% ἐξειδικευμένα πλοῖα καί κατά 10% δεξαμενόπλοια. Παράλληλα ὑπολογίζεται ὅτι ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων τά ὁποῖα ἐκμεταλλεύονται Φινλανδικές θυγατρικές ἑταιρίες τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀνέρχονται σέ 50 μονάδες 800.000 τον. γκρός. Ἀπό τίς δύο κύριες ἐφοπλιστικές ἑταιρίες τῆς χώρας, ἡ Finnline νηολόγησε πρόσφατα στό Παναμᾶ δύο πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγά, ἡ δέ Finncarriers πιστεύεται ὅτι θά χρησιμοποιήσει τό νηολόγιο τῶν Μπαχάμας.

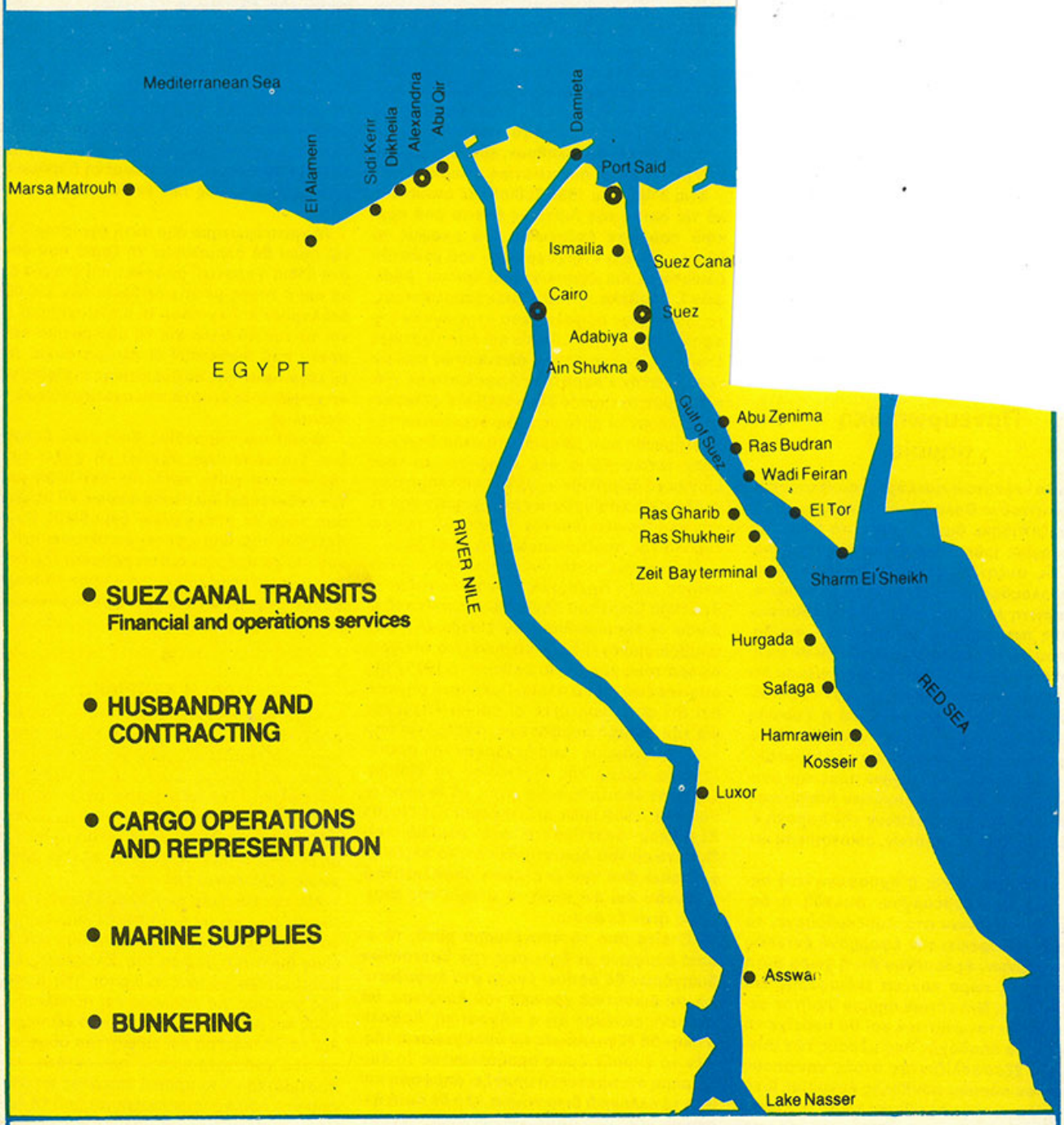
Ἡ "Ἕνωση τῶν Φινλανδῶν ἐφοπλιστῶν εἰδοποίησαν τά τέσσερα κύρια ναυτεργατικά σωματεῖα ὅτι θά ἀναγκασθεῖ νά προβεῖ σέ νέες ἀπολύσεις ἄν δέν παρασχεθεῖ ἔγκαιρα κυβερνητική βοήθεια. Συγχρόνως ἡ Κυβέρνηση ἀξιώνει τό πάγωμα τῶν ναυτεργατικῶν ἀποδοχῶν καί δέν ἔχει ἀκόμα ὁριστικά ἀποδεχθεῖ τή μείωση τοῦ φόρου εἰσοδήματος τῶν ναυτικῶν.

Σύμφωνα μέ στατιστικά στοιχεῖα τοῦ ΟΟΣΑ γιά τό πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ ἔτους, ἡ Φινλανδία ἔρχεται πρώτη εὐρωπαϊκή ναυπηγική χώρα μέ παραγγελίες πού φθάνουν τούς 223.000 τόννους γκρός ἐπί εὐρωπαϊκοῦ συνόλου 658.000 τον. γκρός. Στό σύνολό τους οἱ εὐρωπαϊκές παραγγελίες ἦταν κατώτερες τῶν παραδόσεων, μέ ἐξαίρεση τή Φινλανδία ἡ ὁποία ἔναντι παραδόσεως 68.000 τόννων ἐδέχθη παραγγελίες 223.000 τόννων. Χαρακτηριστική εἶναι ἡ παραγγελία στά ναυπηγεῖα τῆς Βαρτσίλα τῶν δύο μεγάλων κρουαζιεροπλοίων τῆς Carnival - Cruise Line, καθώς καί τό κλείσιμο τῆς συμφωνίας γιά ναυπήγηση ἑπτά εἰδικά σχεδιασμένων κρουαζιεροπλοίων γιά τίς ἑταιρίες Carribean Line, Royal Viking καί AB Slite.

For Sale in Piraeus

Corner plot 314 sgmt. near Customs
Info: 4174264 (Piraeus)

World Mar
Services in Egy



- **SUEZ CANAL TRANSITS**
  Financial and operations services
- **HUSBANDRY AND CONTRACTING**
- **CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION**
- **MARINE SUPPLIES**
- **BUNKERING**

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.
Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus	:	Tlx: 241609/1/2 WMAR GR	Tel: (1) 4135024/25/45/47
Port Said	:	Tlx: 63134 WMAR UN	Tel: (66) 34186
Alexandria	:	Tlx: 55419 WORLD UN	Tel: (3) 4821966
Fax Nos.		PIRAEUS: (1) 411-1118	PORT SAID: (66) 26114

Διώχνουν καί αὐτοί πλοῖα

Οἱ στῆλες αὐτές ἔχουν ὑπογραμμίσει ἐπανειλημμένα ὅτι οἱ παρεμβάσεις ἄλλων Ὑπουργείων ἤ ὑπηρεσιῶν σέ θέματα πού συνδέονται μέ ὁποιοδήποτε τρόπο μέ τή Ναυτιλία χωρίς νά ὑπάρχει προηγουμένη κατάφαση τοῦ καθ' ὕλην ἁρμοδίου Ὑπουργείου, δηλαδή τοῦ ΥΕΝ, προκαλοῦν πάντοτε ζημία καί ἀναγκάζουν ἐκ τῶν ὑστέρων τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας νά μεταβάλλεται σέ πυροσβέστη γιά νά σβήσει τίς φωτιές πού ἀνάβουν οἱ παντός εἴδους ἁρμόδιοι οἱ ὁποῖοι θέλουν νά χώνουν τή μύτη τους παντοῦ μέ ἀποτέλεσμα νά τά κάνουν συνήθως θάλασσα. Ἀλλά ὅταν ἐπισημαίναμε παρόμοιες καταστάσεις ὁμολογοῦμε ὅτι ἦταν ἀδύνατο νά διανοηθοῦμε ὅτι ἀνάλογα προβλήματα θά μποροῦσαν νά προκληθοῦν, λόγου χάρη, καί ἀπό μιά κρατική ἀσφαλιστική ἑταιρία!

Στίς 2 Ἰουνίου 1984 βυθίσθηκε ἀνοικτά ἀπό τίς ἀκτές τῆς Λιβερίας ἔπειτα ἀπό πυρκαϊά πού εἶχε ἐκδηλωθεῖ στό σκάφος τό πλοῖο · ψυγεῖο «Ἀρχάγγελος» τοῦ γνωστοῦ ἁλιευτικοῦ καί ἐφοπλιστικοῦ ὁμίλου Ἀδελφῶν Ι. Ρουβέλα — Χ.Θ. Χατζηχαραλάμπους, τό ὁποῖο ἦταν ἀσφαλισμένο στήν ἀγγλική ἀσφαλιστική ἀγορά (Lloyds καί ἀσφαλιστικές ἑταιρίες), ἐνῶ τό φορτίο ἁλιευμάτων πού μετέφερε στήν «Ἀγροτική Ἀσφαλιστική», ἡ ὁποία ὅμως ὄχι μόνον δέν κατέβαλε, ὅπως καταγγέλλουν οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, τήν ἀποζημίωση πού ἐδικαιοῦντο ἀλλά δημιούργησε τέτοιο κλῖμα πού ὁδήγησε καί τούς Lloyds νά ἀρνηθοῦν — μέ τήν ἐπίκληση ἀσυστόλων καί ἐπαίσχυντων κατηγοριῶν πού εἶχαν ἐκπορευθεῖ ἀπό τήν Ἑλλάδα — τήν καταβολή τῆς ἀποζημιώσεως γιά τό σκάφος.

Τό γεγονός αὐτό ἀνάγκασε τούς πλοιοκτῆτες τοῦ «Ἀρχάγγελος» νά προσφύγουν στό High Court τοῦ Λονδίνου ἐνώπιον τοῦ ὁποίου οἱ ἐκπρόσωποι τῶν Lloyds ζήτησαν συμβιβασμό ἀνεβάζοντας συνέχεια τήν προσφορά τους μέχρι πού ἔφθασε τό 100% τῆς ἀπαιτήσεως γιά τό πλοῖο. Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι οἱ πλοιοκτῆτες οἱ ὁποῖοι ἐπέμεναν γιά τήν ἔκδοση ἀποφάσεως, πιεζόμενοι ἀπό τούς δικηγόρους τους δέχθηκαν τήν προτελευταία ἡμέρα τῆς διαδικαίας νά εἰσπράξουν τήν ἀπαίτησή τους χωρίς νά ἐκδοθεῖ ἀπόφαση, ἀφοῦ ὅμως οἱ δικηγόροι τῶν Lloyds δέχθηκαν ἀναντίρρητα στό πλαίσιο τοῦ Πρακτικοῦ τοῦ Δικαστηρίου ὅτι τό πλοῖο εἶχε χαθεῖ ἀπό τήν ἐπέλευση ἀσφαλιστικοῦ κινδύνου καί ὅτι κατά τή στιγμή τῆς ἀπωλείας ἦταν ἔμφορτο.

Ἔπειτα ἀπό τό ἀποτέλεσμα αὐτό, τό ὁποῖο σύμφωνα μέ δηλώσεις τῶν Βρεταννῶν δικηγόρων θά ἀφήσει ἐποχή στά ἀσφαλιστικά καί δικαστικά χρονικά τοῦ Λονδίνου, θά ἀνέμενε κανένας ὅτι ἡ «Ἀγροτική Ἀσφαλιστική» θά ἐξεπλήρωνε τίς ὑποχρεώσεις της. Δέν τό ἔπραξε ὅμως προβάλλοντας τό ἐπιχείρημα ὅτι πρέπει νά ὑπάρξει ἀπόφαση καί ἀπό τά ἑλληνικά δικαστήρια, ὅλη δέ αὐτή ἡ ἱστορία εἶχε σάν ἀποτέλεσμα, ὅπως λέγουν οἱ ἄμεσα ἐνδιαφερόμενοι, δεκάδες ἑλληνικά ποντοπόρα ἁλιευτικά νά ἐπιδιώξουν τήν κάλυψη τῶν ἀσφαλιστικῶν κινδύνων στήν ἀσφαλιστική ἀγορά τοῦ ἐξωτερικοῦ καί μόνον ἀπό τά πλοῖα τοῦ Ὁμίλου Ρουβέλα - Χατζηχαραλάμπους πού ἀποσύρθηκαν ἀπό τήν «Ἀγροτική Ἀσφαλιστική» αὐτή ἡ κρατική ἀσφαλιστική ἑταιρία ἀλλά καί ὁ τόπος ἔχασαν 250.000 δολλάρια τά τελευταῖα τρία χρόνια, τά ὁποῖα βεβαίως εἰσέπραξαν ξένες ἀσφαλιστικές ἑταιρίες.

Ἀπό τά ἀνωτέρω προκύπτουν ὁρισμένα ἐρωτηματικά:

Τό πρῶτο καί κυριότερο εἶναι πόσο μπορεῖ νά ἀποδώσει ἡ προσπάθεια τοῦ ΥΕΝ γιά τήν προσέλκυση τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο τή στιγμή πού οἱ πάντες — ἀκόμη καί οἱ ἀσφαλιστικές ἑταιρίες τοῦ Δημοσίου — κατέχονται ὄχι ἁπλά ἀπό ἀντιναυτιλιακές ἀλλά ἐχθρικές ἀντιλήψεις ἔναντι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἕνα δεύτερο ἀλλά ἐξ ἴσου σοβαρό ἐρώτημα εἶναι ποιά ἰδιωτική ἤ ἀκόμη καί κρατική ἀσφαλιστική ἑταιρία ἀλλά ἄλλου κράτους θά ἀρνιόταν νά πληρώσει ὅταν κατέβαλαν τήν ἀσφαλιστική ἀπαίτηση καί μάλιστα παρακαλώντας οἱ Lloyds — δέν ἀναφερόμαστε οὔτε στή σχετική ἔκθεση τοῦ ΑΣΝΑ καί οὔτε στήν ἀπολύτως τεκμηριωμένη παρουσίαση τῆς ἀπαιτήσεως τῶν ἐνδιαφερομένων.

Τό τρίτο ἐρώτημα ἀπό αὐτή τήν ἱστορία εἶναι ποιοί θά πληρώσουν τή ζημιά πού ὑπέστη ἡ ἴδια ἡ κρατική ἀσφαλιστική ἑταιρία ἀλλά καί ὁ τόπος μέ τήν ἀπώλεια τῶν 250.000 δολλαρίων καί ἐν πάση περιπτώσει ποιά εἶναι τά τυπικά ἀλλά καί τά οὐσιαστικά προσόντα πού διαθέτουν οἱ ἀξιωματοῦχοι τῆς ἐν λόγω κρατικῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταιρίας γιά νά χειρίζονται θέματα πού σχετίζονται μέ τή Ναυτιλία;

Ὁ καθ' ὕλην ἁρμόδιος Ὑπουργός, δηλαδή ὁ κ. Γιαννόπουλος, ὀφείλει νά ψάξει αὐτή τήν ἱστορία γιατί, κατά τήν ἀντίληψή μας, τόν ἐνδιαφέρει ἄμεσα καί φυσικά νά ἀξιώσει ἀπό τούς ἐν προκειμένω ἁρμοδίους συναδέλφους του ὅσα πρέπει νά ἀξιώσει ἀφ' ἑνός γιά νά ὑπάρξει ἄμεση ρύθμιση τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς ἀλλά καί γιά νά μήν ἐπαναληφθοῦν παρόμοια κρούσματα πού μόνον ζημιά προκαλοῦν.

●

ΠΑΛΙ Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Αὐτά πού γράφηκαν τελευταία γιά τήν ὕπαρξη δήθεν «ἀντικυπριακοῦ λόμπυ» στό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας, εἶναι ἀφελέστατοι ἰσχυρισμοί καί τίποτε ἄλλο καί ἐπί πλέον δέν προσφέρουν τό παραμικρό στήν ὑπόθεση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας — πρέπει νά καταλάβουν ὅλοι ὅτι δέν πρέπει νά ρίχνουμε λάδι σέ μιά φωτιά πού ἔπρεπε ἤδη νά εἶχε σβήσει χωρίς ἄλλη συνέχεια.

Μέ τήν εὐκαιρία ἐπαναλαμβάνομε τήν ἀντίληψη πού ἔχουν διατυπώσει ἐπανειλημμένα οἱ στῆλες αὐτές: Σέ περίπτωση πού δέν εἶναι δυνατή ἡ ὕψωση τῆς Ἑλληνικῆς, εἶναι προτιμότερο νά γίνεται χρήση τῆς Κυπριακῆς σημαίας γιά πολλούς καί ποικίλους λόγους καί βεβαίως ἐφ' ὅσον αὐτό ἐξυπηρετεῖ καί τά γενικότερα καί εἰδικότερα συμφέροντα τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοιοκτήτη. Εἶναι προτιμότερη ἡ Κυπριακή ἀπό ὅλες τίς ἄλλες σημαῖες πού χρησιμοποιοῦνται ἀπό τά ἑλληνόκτητα πλοῖα καί αὐτό μόνον οἱ τυφλοί δέν μποροῦν νά τό ἀντιληφθοῦν — μεταξύ τῶν τυφλῶν περιλαμβάνονται καί ὁρισμένοι ἀπό ἐκείνους πού παριστάνουν τούς ἐκπροσώπους τῶν ναυτικῶν μας.

●

ΑΜΕΣΩΣ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ ΤΟΥΣ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εἶχαν ἐπισημάνει ἐγκαίρως ὅτι δύο ἀπό τίς διατάξεις πού ὑπῆρχαν στό προσχέδιο τοῦ νομοσχεδίου γιά

Πανευρωπαϊκή σημαία

Σέ ἕνα τελευταῖο συνέδριο τοῦ Μεσογειακοῦ Ἰνστιτούτου Θαλασσίων Μεταφορῶν (IMTM) συζητήθηκε διεξοδικά καί τό θέμα τῆς δημιουργίας μιᾶς πανευρωπαϊκῆς σημαίας. Ἀπό τίς συζητήσεις αὐτές προέκυψαν οἱ δύο ἀκόλουθες βασικές λύσεις · προτάσεις.

Ἡ πρώτη λύση ἀναφέρεται στή καθιέρωση μιᾶς πανευρωπαϊκῆς σημαίας · συμβόλου, πού θά συμπληρώνει ἀλλά δέν θά ἀντικαθιστᾶ τίς ἐθνικές σημαῖες. Δεδομένου ὅτι μόνο ἕνα κυρίαρχο κράτος μπορεῖ νά διαθέτει νηολόγιο καί δεδομένου ὅτι ἡ Εὐρώπη δέν εἶναι Κράτος, ἡ σημαία · σύμβολο θά ἐξυπηρετοῦσε τήν προσπάθεια προσανατολισμοῦ τῶν ἐθνικῶν νηολογίων πρός τήν ἀναγνώριση ἑνός ἀριθμοῦ κανόνων Κοινοτικοῦ ἐπιπέδου πού θά ἐπιτρέπουν τήν παροχή ὁρισμένων πλεονεκτημάτων, οἰκονομικοῦ κυρίως χαρακτήρα.

Ἡ ἄλλη λύση εἶναι ἡ προσφυγή στή σημαία τοῦ Λουξεμβούργου. Δηλαδή ἡ δημιουργία νηολογίου στό Λουξεμβοῦργο, τό ὁποῖο θά ἐπιτρέψει τήν ἐφαρμογή ἐντελῶς νέων κανόνων, δεδομένου ὅτι ἡ χώρα αὐτή δέν εἶχε ὡς τώρα κανένα ἐνδιαφέρον ἐπί τοῦ θέματος. Μιά τέτοια σημαία θά ἦταν σεβαστή καί ἀνταγωνιστική καί θά παρεῖχε τή δυνατότητα ἀποδοχῆς ἀπό μέρους τῶν συνδικάτων, ἐξασφαλίζοντας στούς ναυτικούς τοῦ τρίτου κόσμου συνθῆκες ἐργασίας ἴσες μέ τοῦ τόπου τῆς καταγωγῆς τους. Τό καίριο ὅμως καί δυσεπίλυτο πρόβλημα ἀφορᾶ στά κριτήρια βάσει τῶν ὁποίων τό κάθε Κοινοτικό πλοῖο θά δικαιοῦται νά ὑψώνει τό Λουξεμβουργιανό λάβαρο.

Εἶναι φανερό λοιπόν ὅτι τό θέμα χρειάζεται πολλλή προσοχή καί πολύ συζήτηση ἀκόμα. Γιατί ἡ ὁποιαδήποτε λύση πού δέν θά ἐξασφαλίζει πλήρη κατοχύρωση θά κινδυνεύει νά μήν κάνει τίποτα ἄλλο παρά νά προσθέσει ἕνα ἀκόμα «θυγατρικό» νηολόγιο καί ἴσως μιά ἀκόμα σημαία εὐκαιρίας.

τό ΝΑΤ — οί διατάξεις γιά τήν ἀπαγόρευση καί τήν ποινικοποίηση τῆς ἐργασίας τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν μας καί γιά τήν ἀντικατάσταση ἐντός συγκεκριμένης προθεσμίας ὅλων τῶν ναυτολογίων μέ τήν πρόσθετη διάταξη ὅτι νέο ναυτολόγιο δέν θά χορηγοῦνταν ἐάν δέν ἐξοφληθεῖ τό προηγούμενο ἔπρεπε νά ἀποσυρθοῦν.

Δυστυχῶς, ὁ τότε Ὑπουργός κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆς δέν ἔλαβε ὑπ' ὄψει αὐτή τήν ἐπισήμανση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καί ἄκουσε ἐκείνους πού τοῦ ἔλεγαν ὅτι μέ τίς διατάξεις αὐτές θά ἐξασφαλίσουν δουλειά στούς ἀνέργους ναυτικούς καί ἐπί πλέον θά γέμιζαν τά ταμεῖα τοῦ ΝΑΤ!

Τώρα, μερικούς μῆνες μετά τήν ἰσχύ τοῦ Νόμου 1711, στόν ὁποῖο παρέμειναν τελικά οἱ ἐν λόγω διατάξεις, ἔχομε τά ἑξῆς ἀποτελέσματα:

● Μέ τή διάταξη περί ἀπαγορεύσεως καί ποινικοποιήσεως τῆς ἐργασίας τῶν συνταξιούχων — τῶν μόνων Ἑλλήνων γιά τούς ὁποίους ἔχει θεσπισθεῖ παρόμοια διάταξη ἀπό ἐκείνους πού φαίνεται ὅτι τό μόνο πού αἰσθάνονται γιά τούς ναυτικούς μας εἶναι τό μίσος καί τίποτε ἄλλο — τίς θέσεις Ἑλλήνων συνταξιούχων ναυτικῶν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα μέ ξένη σημαία ἀλλά καί σέ πλοῖα ξένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μέ ξένες σημαῖες πού ἀντικαταστάθηκαν ὑπό τήν ἀπειλή τῆς «συνταξιοκτόνου» διατάξεως κατέλαβαν ξένοι ναυτικοί. Μάλιστα ξένοι ναυτικοί. Εἶναι χαρακτηριστικό ἐπί τοῦ προκειμένου ὅτι στό ΓΕΝΕ δέν ἔχει καταγραφεῖ ἀντικατάσταση συνταξιούχου ναυτικοῦ ἀπό ἄνεργο ἤ ἔστω ἀπό κάποιον ἄλλο Ἕλληνα ναυτικό σέ πλοῖο μέ ξένη σημαία καί ἀποδεικνύεται ἔτσι ὅτι ὄχι μόνο δέν τοποθετήθηκαν σέ ἐργασία ἄνεργοι ναυτικοί μας ἀλλά ἔχασαν καί μία δουλειά μέ τήν ὁποία συμπλήρωναν τίς γλίσχρες συντάξεις τοῦ ΝΑΤ ὁρισμένοι συνταξιοῦχοι.

● Ἡ ἐφαρμογή τῆς διατάξεως γιά τήν ἀντικατάσταση τῶν ναυτολογίων ἀνεστάλη δύο ἤ τρεῖς φορές ὡς τώρα μέ ἀποφάσεις τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ καί ἔπειτα ἀπό ἐπισημάνσεις λιμεναρχείων καί κυρίως τοῦ λιμεναρχείου Πειραιῶς γιά ἀδυναμία ὑλοποιήσεώς της πού ἐπικυρώθηκαν ἀπό τόν Ὑπουργό Ναυτιλίας — ἡ τελευταία ἀναστολή ἐφαρμογῆς τῆς διατάξεως ἴσχυε μέχρι τίς 31 Δεκεμβρίου καί ὁμολογοῦμε ὅτι τή στιγμή πού γράφονταν οἱ γραμμές αὐτές δέν γνωρίζαμε ἐάν εἶχε ὑπάρξει καί νέα παράταση. Εἶναι αὐτονόητο ὅτι οἱ ἀποφάσεις αὐτές ἑνός διοικητικοῦ συμβουλίου νομικοῦ προσώπου δημοσίου δικαίου, καί ἐν προκειμένω τοῦ ΝΑΤ, περί παρατάσεως ρητῆς προθεσμίας πού προβλέπεται ἀπό νόμο δημιουργοῦν ἕνα τεράστιο νομικό (μόνον;) θέμα, τό ὁποῖο δέν μπορεῖ νά παρακαμφθεῖ καί φυσικά δέν μπορεῖ νά θεωρηθεῖ ὑπερβολική ἡ ἀξίωση νά καταλογισθοῦν εὐθύνες: Δηλαδή νά ἐντοπισθοῦν οἱ ἀνεγκέφαλοι πού διατύπωσαν αὐτή τή συγκεκριμένη διάταξη, ἡ ὁποία, ὅπως ἀποδείχθηκε, δέν μποροῦσε νά ἐφαρμοσθεῖ, καθώς καί τήν ἄλλη γιά τούς συνταξιούχους πού στέρησε θέσεις ἐργασίας ἀπό Ἕλληνες ἐπ' ὠφελεία ξένων καί νά σταλοῦν ἀμέσως στό σπίτι τους γιά νά σταματήσουν νά δημιουργοῦν προβλήματα στή Ναυτιλία, νά ταλαιπωροῦν τούς ἀνθρώπους της καί νά ζημιώνουν τόν τόπο.

●

Η ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΟΥΕΖ

Ἡ διοίκηση τῆς Διώρυγας τοῦ Σουέζ ἐπιβεβαίωσε τίς πληροφορίες πού εἶναν δημοσιεύει καί τά «Ναυτικά Χρονικά» ὅτι δέν πρόκειτο νά ὑπάρξει αὔξηση στά τέλη διελεύσεως ἀπό τήν 1 Ἰανουαρίου καί διευκρίνισε ὅτι ὁποιεσδήποτε μελλοντικές ἀποφάσει γιά αὐξήσεις θά γνωστοποιοῦνται τό λιγότερο δύο μῆνες πρίν ἀπό τήν ἐφαρμογή τους.

Ἐμεῖς θά παρατηρήσουμε ὅτι ἡ διοίκηση τοῦ Καναλιοῦ δέν μποροῦσε νά κάνει ἀλλιῶς, δηλαδή δέν μποροῦσε νά ἐπιβάλει νέα αὔξηση στά τέλη διελεύσεως γιατί αὐτό δέν θά ἐπέφερε καί αὔξηση τῶν ἐσόδων της ἐπειδή θά ἐπακολουθοῦσε μείωση τῆς κινήσεως. Ἤδη, λόγω τοῦ ὕψους στό ὁποῖο ἔχουν φθάσει τά τέλη διελεύσεως ἀπό τό Σουέζ, γιά πολλά πλοῖα τά ὁποῖα κατευθύνονται ἀπό τήν Ἄπω Ἀνατολή πρός λιμάνια τῆς Βόρειας Εὐρώπης εἶναι συμφερότερη ἡ ὁδός τοῦ Ἀκρωτηρίου καί ὄχι τό Κανάλι τοῦ Σουέζ καί ἀπό συνομιλίες μέ ἐνδιαφερόμενους πλοιοκτῆτες προκύπτει ὅτι ὅλο καί περισσότεροι θά ἀκολούθοῦν τήν ἴδια ὁδό ἐάν ἡ διοίκηση τῆς Διώρυγας συνεχίσει τήν τακτική τῶν αὐξήσεων.

●

ΟΙ ΤΕΧΝΗΤΟΙ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΙ

Ἀφοῦ ἐπί δκεκαετίες ὁλόκληρες ὁ Παναμᾶς καί ἡ Λιβερία διαμοιράστηκαν τήν ἀποκλειστικότητα τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας, ἤδη ὁρισμένοι νέοι διεκδικηταί παρουσίασαν φέτος θεαματικές προόδους. Πρώτη ἡ Κύπρος πού προσέθεσε στόν στόλο της 5 ἑκατ. τόννους καί δεύτερη οἱ Μπαχάμας πού προσέθεσαν 3 καί πλέον ἑκατ. τόννους.

Οἱ Μπαχάμας, ἄλλοτε ἀποικία τῆς Μ. Βρεταννίας καί ἤδη ἀνεξάρτητη δημοκρατία ἀπό τό 1973, δημιούργησαν τό 1976 ἕνα εἶδος «ἀνοικτοῦ νηολογίου» γιά τό ὁποῖο ἐξεδηλώθη διεθνές ἐνδιαφέρον ἀπό τό 1983, ὁπότε ἡ ἀμερικανική Exxon μετέφερε 10 πλοῖα της ἀπό τή Λιβερία στίς Μπαχάμας. Ἔτσι τά τρία ἑκατ. τοῦ 1984 ἔγιναν τέσσερα τό 1985, ἕξι τό 1986 καί ἐννέα τό 1987. Καί τό νησιωτικό ἀρχιπέλαγος τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἀνῆλθε στή δέκατη θέση τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας, ὑποσκελίζοντας τήν παλαιά μητρόπολη.

Τά πλεονεκτήματα τοῦ νηολογίου τῶν Μπαχάμας μποροῦν νά συνοψισθοῦν ὡς ἑξῆς: Χαλαροί διοικητικοί κανονισμοί ἰδίως στήν ἐλεύθερη ἐπάνδρωση τῶν πλοίων. Ἀποφυγή ἐνδεχομένων ἐθνικοποιήσεων ἤ δημεύσεων. Δυνατότης ἀποκρύψεως τῆς ἀληθινῆς ἐθνικότητος τοῦ πλοίου σέ περιπτώσεις μποϋκοτάζ κ.λ.π.

●

ΤΙΜΟΥΝ ΤΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ

Στό προηγούμενο τεῦχος εἴχαμε ἀσχοληθεῖ μέ τήν τιμητική διάκριση πού ἀπονεμήθηκε ἀπό τήν Ἀκαδημία Ἀθηνῶν στόν ἐκλεκτό φίλο τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κ. Γεώργ. Μ. Δρακόπουλο γιά τήν ἵδρυση καί λειτουργία τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου. Σήμερα δημοσιεύομε ἀπόσπασμα ἀπό τήν ἔκθεση τοῦ γενικοῦ γραμματέα τῆς Ἀκαδημίας κ. Μεν. Παλλάντιου κατά τήν πανηγυρική συνεδρία τῆς Ἀκαδημίας στίς 29 Δεκεμβρίου γιά τή βράβευση τοῦ κ. Δρακοπούλου.

«Μετά τήν πρόταση τῆς τάξεως (Δ') τῶν Ἠθικῶν καί Πολιτικῶν Ἐπιστημῶν καί τήν ἀπόφαση τῆς ὁλομελείας, ὑπογραμμιζόταν στήν ἔκθεση, ἀπονέμεται βραβεῖο στόν κ. Γεώργιο Μ. Δρακόπουλο γιά τήν ἵδρυση καί τόν ἐμπλουτισμό τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου στήν Μύκονο.

Ὁ κύριος Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος ὁρμώμενος ἀπό τήν ἀγάπη του πρός τήν πατρίδα καί τό ἔνδοξο ναυτικό της, ἵδρυσε τό Μουσεῖο αὐτό.

Οἱ σκοποί καί ἡ ἐν γένει δράση τοῦ ἱδρύματος αὐτοῦ, συμβάλλουν ἰδιαίτερα στήν διατήρηση καί προβολή τῆς ναυτικῆς μας παράδοσης πού τόσο συνέβαλε στό νά γραφοῦν τόσο ἔνδοξες σελίδες στήν ἱστορία τοῦ τόπου μας».

Ἐπαναλαμβάνομε, ἡ βράβευση τοῦ κ. Δρακόπουλου τιμᾶ γενικότερα τόν ἐφοπλισμό. Ὅπως ἐπίσης τιμᾶ τόν ἐφοπλισμό ἡ θαυμάσια ἔκδοση τοῦ φίλτατου κ. Μαθιού Λῶ μέ τόν τίτλο «Αἰῶνες Ἀκμῆς» πού ἀναφέρεται τήν ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» τούς ἀπευθύνουν θερμότατα συγχαρητήρια.

●

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Ζητοῦμε συγγνώμη ἀπό τούς ἀναγνῶστες γιά τήν καθυστερημένη κυκλοφορία τῆς εἰδικῆς ἐκδόσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Καί διευκρινίζομε ὅτι ἡ καθυστέρηση πού σημειώθηκε ὀφείλεται στήν ἐπιθυμία μας νά περιληφθοῦν στό σημερινό τεῦχος ἡ ἀποκλειστική συνέντευξη τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλου πρός τά «Ναυτικά Χρονικά» καί τό ἄρθρο τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλου πού ἐλήφθησαν στίς 14 Ἰανουαρίου.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τρία εἶναι τά κύρια σημεῖα τοῦ ὅλου ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος, ἀποτελοῦντα οὕτως εἰπεῖν τήν τριλογίαν αὐτοῦ. Ἡ ἀνακαίνισις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἡ διαπαιδαγώγησις καί ἠθική ἐξύψωσις τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων καί — ὡς συνέπεια τῶν δύο προηγουμένων — ἡ βελτίωσις τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς σημαίας μας.

— Ὅπως ἐδήλωσεν ὁ Πρόεδρος τῆς «Ἀνωτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» τῶν Ἡν. Πολιτειῶν κ. Kennedy, κατά τούς τελευταίους πέντε μῆνας τοῦ 1937 διετέθησαν ὑπό τῆς Ἐπιτροπῆς 75 ἀργοῦντα πλοῖα τοῦ κυβερνητικοῦ στόλου, τινά τῶν ὁποίων ἐπωλήθησαν πρός περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, τά δέ περισσότερα πρός διάλυσιν.

— Τήν 18ην Δεκεμβρίου παρελθόντος ἔτους καθειλκύσθη εἰς τά ναυπηγεῖα Bartram Sons εἰς τό Σάντερλαντ τό α/π «Ἕλλην», ἡ πρώτη παραγγελία τῆς ἑταιρίας «Σ.Γ.Ἐμπειρίκος».

— Εἴχομεν πρό καιροῦ ἀναγράψει τήν πληροφορίαν ὅτι οἱ κ.κ. Σ. Σταματελάτος καί Ι. Σκαρλατίδης (τῆς Σαγκάης) ἠγόρασαν ἕξι Κινεζικά ἀτμόπλοια ἅτινα ὕψωσαν τήν Ἑλληνική σημαίαν καί πρόκειται νά νηολογηθοῦν εἰς τήν Κεφαλληνίαν.

— Τό μικρόν φορτηγόν ἀτμόπλοιον «Ἐλπινίκη» τοῦ κ. Κουμαντάρου προσήραξεν ἐπικινδύνως εἰς τήν εἴσοδον τοῦ λιμένος τῶν Χανίων τήν αὐγήν τῆς 14ης Ἰανουαρίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 170/15.1.1938)

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κατά παρέκκλιση τῆς πάγιας ἀρχῆς τους νά μήν καταχωροῦν ἀνυπόγραφες ἐπιστολές ἡ ἀνοικτές ἐπιστολές πού ἀπευθύνονται σέ 'Υπουργούς κ.λ.π., τά «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν σήμερα τήν ἐπιστολή πού ἀκολουθεῖ μόνο καί μόνο ἐπειδή δείχνει τό πνεῦμα ἀπό τό ὁποῖο διακατέχονται οἱ ἐπαγγελματίες ναυτικοί μας, ἐκεῖνοι δηλαδή πού ἀποζοῦν ἀποκλειστικά ἀπό τή ναυτική ἐργασία καί ἔχουν συνδέσει τήν τύχη καί τήν εὐημερία τή δική τους καί τῶν οἰκογενειῶν τους μέ τήν 'Ελληνική Ναυτιλία. Τήν ἐπιστολή μέ ἡμερομηνία 10.11.1987, ἀπηύθυνε πρός τόν 'Υπουργό Ναυτιλίας κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλο ἀπό τήν 'Αμβέρσα, ναυτικός, ὁ ὁποῖος ταυτόχρονα τήν κοινοποίησε στούς 'Υπουργούς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί Οἰκονομικῶν, τήν "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, τήν Πανελλήνια Ναυτική 'Ομοσπονδία καί στά «Ναυτικά Χρονικά» μέ ἰδιαίτερο ὑστερόγραφο:

'Η ἐπιστολή τοῦ ἐν λόγω ναυτικοῦ ἔχει ὡς ἑξῆς:

Κύριοι,

'Από τό δελτίο ἐνημέρωσης ναυτιλλομένων τοῦ ΥΕΝ, τοῦ Σαββάτου 7/11 καί ἀπό τήν ἐκπομπή τοῦ BBC ἡ «Θάλασσα καί θαλασσινά» πληροφορήθηκα δήλωση τοῦ ΥΕΝ κ. Γιαννοπούλου σχετικῶς μέ τή φορολογία τῶν πλοίων 'Ελληνικῆς σημαίας, ὅτι δηλαδή σ' ὅλες τίς Ναυτικές χῶρες πληρώνουν τά πλοῖα φόρο καί μόνο στίς σημαῖες εὐκαιρίας δέν πληρώνουν.

Κύριε Γιαννόπουλε, πρίν λίγα χρόνια ἡ 'Αγγλία, ἡ Γερμανία, ἡ Γαλλία, ἡ 'Ιταλία καί οἱ Σκανδιναβικές χῶρες κλπ., μέ χιλιάδες πλοῖα ἡ κάθε μία χωριστά, τώρα ἔχουν μείνει μέ λίγες ἑκατοντάδες πλοῖα πού εἶναι λιγότερες τῶν δακτύλων μιᾶς παλάμης, διότι δέν τίς ἐνδιαφέρει ἄμεσα τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ἐπειδή ἔχουν βαριά βιομηχανία καί κακεῖν κακῶς τά βγάζουν πέρα στό ἰσοζύγιο πληρωμῶν.

'Εμεῖς, κύριε Γιαννόπουλε, ἔχουμε ἀνάγκη καί τά ψίχουλα συναλλάγματος, γι' αὐτό μή κοιτᾶτε καί μή ρωτᾶτε τί κάνουν ἄλλες χῶρες στό θέμα αὐτό, ἀλλά, δῶστε ἐντολή στούς συμβούλους σας καί καλά θά κάμετε νά καθήσετε μαζί τους, μή τυχόν σάς ἐξαπατήσουν καί βγάλετε μέ ἀριθμούς τί συμφέρει στό "Εθνος:

Νά μαζεύουμε μιά δύο δεκάδες ἑκατομμύρια δολλάρια φόρο πλοίων, πού συνεχῶς θά ἐλαττοῦνται, ἤ νά ἀπαλλάξουμε τά πλοῖα ἀπό αὐτές τίς μιά ἤ δύο δεκάδες ἑκατομμύρια δολλάρια φόρο καί νά διατηρηθοῦν τά ὑπό 'Ελληνική σημαία, μέ ρυθμό αὐξήσεως τοῦ σημερινοῦ ἀριθμοῦ, στόν ἀριθμό 4.000 πλοίων πού ἦταν κάποτε;

'Ο προκάτοχος σας κ. 'Αλεξανδρῆς εἶπε μέσα στήν Βουλή, ὅτι τό ὑπό 'Ελληνική σημαία πλοῖο φέρνει συνάλλαγμα στήν πατρίδα, ἔκαστο 300.000 δολλάρια ἐτησίως (κατ' ἐμέ, 250.000 σίγουρα), ὅμως διετήρησε τόν φόρο πλοίου, αὔξησε τίς κρατήσεις τοῦ πλοίου ὑπέρ ΝΑΤ, μέ ἀποτέλεσμα νά κατεβάσουν τήν 'Ελληνική σημαία ἑκατοντάδες πλοῖα, τόν ἀκριβῆ ἀριθμό διαγραφέντων ἐπί ὑπουργίας 'Αλεξανδρῆ πιστεύω νά ἐνδιαφερθήκατε καί νά τόν γνωρίζετε.

Μία ἐρώτηση θά σᾶς κάνω κ. Γιαννόπουλοε, γιά νά διαβιβάσετε στούς κ.κ. Σημίτη καί Τσοβόλα τήν ἀπάντηση ἄν ἀντιδράσουν στήν ἀπαλλαγή τοῦ φόρου στά πλοῖα καί ἔρχομαι εὐθέως στήν ἐρώτηση:,

'Από τά διαγραφέντα πλοῖα πόσα θά ἦταν τά ἔσοδα σέ φόρους καί πόσα τά ἔσοδα ἀπό τό συνάλλαγμα πού θά ἐξοικονομοῦσε ἡ 'Εθνική Οἰκονομία ἀπό τά ἐμβάσματα τῶν ναυτικῶν μας κλπ. ἄν παρέμεναν στήν 'Ελληνική Σημαία;

Οὔτε τόν φόρο εἰσπράττουμε πλέον ἀπ' αὐτά καί χάσαμε ταυτόχρονα ἕνα μεγάλο ποσό ἑκατοντάδων ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἀπό τά ἐμβάσματα τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, διότι τά κινοῦν τώρα μέ 2-4 "Ελληνες καί πολλά μέ κανένα, δέν συζητῶ δέ γιά τήν αἰμορραγία πού ἄνοιξε στό ΝΑΤ.

Κύριε Γιαννόπουλε, ἀντί νά δανείζεται ἡ Πατρίδα ἑκατοντάδες ἑκατομ. δολλάρια κάθε χρόνο ἀπό τίς ξένες τράπεζες εἶναι προτιμότερο μέ μιά μικρή οἰκονομική παραχώρηση στά πλοῖα, ἐμεῖς οἱ ναυτικοί σέ ἁρμονική συνεργασία μέ τούς πλοιοκτῆτες νά φέρναμε στήν 'Ελλάδα δωρεάν αὐτές τίς ἑκατοντάδες ἑκατομμύρια δολλάρια.

Καί κάνω ἕνα δεύτερο ἐρώτημα: 250.000.000 δολλάρια τόν χρόνο, πού ἄνετα τά φέρνουν 1.000 πλοῖα, τώρα πού τά δανειζόμαστε πόσα ἑκατομμύρια δολλλάρια δίνουμε ἐτησίως σέ τόκους.

'Εάν ὁ προκάτοχός σας εἶχε μελετήσει καί καθιερώσει τίς ἐπισημάνσεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πού σέ κάθε ἔκδοση τους ἐκπέμπουν τό SOS γιά ἐνέργειες ἤ παραλείψεις, ἡ 'Εθνική Οἰκονομία θά εἶχε πάρει κάπως τά πάνω της καί θά εἴχαμε δανειστεῖ πολύ λιγότερες ἑκατοντάδες ἑκατομμύρια δολλάρια, τό ΝΑΤ δέν θά εἶχε φτάσει στά ἔγκατα τῆς κόλασης τοῦ δανεισμοῦ, οἱ ναυτικοί δέν θά εἴχαμε πορευθεῖ στήν πείνα ἤ σέ παρασιτικά ἐπαγγέλματα καί στήν πρόωρη συνταξιοδότηση καί οἱ ἐναπομείναντες στό ἐπάγγελμα, στόν ξύπνιο καί στόν ὕπνο μας δέν θά βλέπαμε ἐφιάλτες γιά τό μέλλον τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί τῆς Ναυτιλίας.

Μέ τά ἀνωτέρω δέν προσπαθῶ νά κάνω διαφήμιση στά «Ναυτικά Χρονικά» δέν τήν χρειάζονται, τά ἀποτελέσματα τῶν ἐνεργιῶν τοῦ προκατόχου σας τά ἔχουν δικαίωσει καί ὅσοι δέν τά πιστεύαμε, συμπεριλαμβανομένου καί ἐμοῦ, τά ἀποτελέσματα θά πρέπει νά μήν ἀφήνουν περιθώρια γιά νά ἀγνοοῦμε τά «Ναυτικά Χρονικά». Σᾶς γράφω, λοιπόν, διότι εἶδα, κύριε Γιαννόπουλε, ὅτι οὔτε τόν προκάτοχό σας, οὔτε καί ἐσᾶς σᾶς ἐνδιαφέρει ἡ οὐσία ἤ νά ἔχετε πιάσει τό θέμα, ἀλλά τό τί συμβαίνει ἀλλοῦ καί τό τί λένε ἀερολόγοι τῆς πολιτικῆς καί τοῦς συνδικαλισμοῦ.

Νόμισε προκάτοχός σας καί ἴσως καί σεῖς ὅτι μέ μέτρα εἰς βάρος, ἀνυπεράσπιστων ναυτικῶν, ὅπως ἡ ἀπαγόρευση τῆς ἐργασίας στούς συνταξιούχους, θά σώσετε τήν 'Εθνική Οἰκονομία, τήν Ναυτιλία καί τό ΝΑΤ.

Δέν πήρατε εἴδηση ὅτι ἐμεῖς οἱ ναυτικοί συνέχεια δίνουμε ἀγόγγιστα γιά τό συμφέρον τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί τῆς Ναυτιλίας καί ὅτι δέν φτάνουν οἱ δικές μας παραχωρήσεις ἀλλά οὔτε καί οἱ παραχωρήσεις τῆς πολιτείας σέ ψίχουλα.

Πότε θά τό καταλάβετε, ὅταν μείνουμε χωρίς πλοῖα καί χωρίς ναυτεργάτες, πού δέν θά συμφέρει πιά γιά νά γίνουν παραχωρήσεις, διότι δέν θά ὑπάρχει τό ἔμπειρο ναυτεργατικό προσωπικό νά τά κινήσει;.

Μέ ἄπειρη ἀγανάκτηση καί ἀπελπισία
ΕΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ

Υ.Γ. Κύριε Διευθυντά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπειδή δέν ἐλπίζω ὅτι θά φτάσει ἡ ἐπιστολή μου στά χέρια τῶν ἁρμόδιων ὑπουργῶν καί ἄν φτάσει δέν θά λάβουν ὑπόψιν τήν οὐσία τοῦ θέματος, στό περιοδικό σας, σέ κάθε ἔκδοσή του, νομίζω ὅτι εἶναι ἐθνική ἀνάγκη νά γράφετε ἐπί μονίμου βάσεως ὅτι γιά νά ξαναγυρίσουν ὅλα τά 'Ελληνόκτητα πλοῖα στήν 'Ελληνική σημαία, γιά νά ὠφεληθοῦν τά μέγιστα ἡ 'Εθνική Οἰκονομία, οἱ ναυτεργάτες καί τό ΝΑΤ, πρέπει νά καταργηθεῖ ὁ φόρος πλοίου, πού σήμερα εἶναι ἡ κυρία αἰτία συρρίκνωσης τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, καί νά διατυμπανίζετε ὅτι γιά «ψίχουλα φόρου» ζημιώνεται ἡ 'Εθνική Οἰκονομία ἑκατοντάδες ἑκατομμύρια δολλάρια, καί δημιουργοῦνται τεράστιες δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις στό ΝΑΤ καί στούς Ναυτικούς μας.

PSSN
PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
SUEZ CANAL
FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices
5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez

PSSN
PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FOR BUNKERS IN EGYPT
5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez

Ἑλληνικά καί Ἑλληνόκτητα πλοῖα στόχοι τοῦ Περσοϊρακινοῦ πολέμου

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, γεν. διευθυντοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτιλιακῶν Μελετῶν καί Ἔρευνας

Τά τελευταῖα χρόνια αὐτό πού ἀπασχολεῖ ἰδιαίτερα — πέρα ἀπό τήν ναυτιλιακή κρίση διεθνῶς — τόν κάθε ἀσχολούμενο μέ τήν ἐμπορική ναυτιλία πλοιοκτήτη ἤ ναυτιλλόμενο κάθε εἰδικότητας,εἶναι ὁ πόλεμος στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ Κόλπου μεταξύ Ἰράν-Ἰράκ. Ἡ σύρραξη αὐτή ἐκτός ἀπό τίς μεταξύ τῶν ἐμπόλεμων κρατῶν ἐχθροπραξίες ἔχει ἐξελιχθεῖ καί σέ πόλεμο ἤ ἐχθρικές ἐπιθέσεις ἐναντίον τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπό ξένες σημαῖες πού καταπλέουν στήν περιοχή. Ὁ ἀριθμός τῶν ἐπιθέσεων εἶναι ἰδιαίτερα ὑψηλός γιά τίς σημαῖες ὅλων τῶν Κρατῶν πλήν τοῦ Ἰράν/ Ἰράκ καί ἐπικεντρώνεται σέ συχνές ἐπιθέσεις ἐναντίον τῶν οὐδέτερων πλοίων οἱ ὁποῖες καί χαρακτηρίζονται κάθε φορά ἀπό μιά τυπική ἀνακοίνωση τῶν ἐμπολέμων ὅτι «ἐπλήγη μεγάλος κινούμενος στόχος στήν θάλασσα».

Ὁ φόρος πού ἔχει καταβάλει ἡ Ναυτιλία μας στόν πόλεμο αὐτό τόσο σέ πλοῖα ἑλληνικῆς σημαίας ὅσο καί σέ ἑλληνόκτητα ὑπό ξένες σημαῖες εἶναι σημαντικώτατος, ὅταν γιά ἕνα χρονικό διάστημα ἑπτά ἐτῶν ἀπό τό 1980 - 1987 ἔχουν πληγεῖ... 124 πλοῖα συνολικά, ἄλλα μέ ἁπλές καί ἄλλα μέ σοβαρώτατες ζημιές πού καταλήγουν καί στήν ἀπώλεια ἀνθρώπινου δυναμικοῦ (Στό χρονικό διάστημα 1980 - 87, 10 Ἕλληνες καί 19 ἀλλοδαποί ἔχασαν τήν ζωή τους).

Καταλήγει λοιπόν ὁ καθένας εἴτε ἀνεξάρτητος πλοιοκτήτης εἴτε ναυτικός, παρά τά τυχόν ὑπεκέρδη ἀπό τά ταξίδια στόν Κόλπο καί τούς ὑψηλούς μισθούς καί τίς ἰδιαίτερες παροχές ὅσων ἐπιλέγουν νά ἀκολουθήσουν πλοῖα σέ ταξίδια στόν Περσικό Κόλπο, νά προσανατολίζονται σέ ἐξεύρεση κοινῆς ἀποδεκτῆς λύσεως γιά τήν κατάπαυση τῶν ἐχθροπραξιῶν στήν περιοχή καί ἐναντίον πλοίων οὐδέτερων κρατῶν καί ἐφόσον τοῦτο δέν εἶναι ἐφικτό σέ ἐξεύρεση τρόπων προφύλαξης ἀπό τίς ἐπιθέσεις πού διαφέρει ἀπό πλοῖο σέ πλοῖο.

Βλέπουμε λοιπόν τόν τελευταῖο χρόνο νά ὑψώνουν πλοῖα σημαῖες κρατῶν πού ὑποτίθεται ὅτι τά προστατεύουν ἀπό τίς ἐπιθέσεις ἤ νά καταπλέουν στόν Κόλπο μέ προστασία πολεμικῶν πλοίων τῶν ξένων ὑπερδυνάμεων. Καμμιά ὅμως ἀπό τίς μεθοδεύσεις αὐτές δέν φαίνεται σάν ἡ ἰδανικώτερη λύση γιά τήν προστασία τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Ἀκολουθεῖ κατωτέρω στούς πίνακες I καί II μία ἀναλυτική στατιστική τῶν ἑλληνικῶν πλοίων πού ἐβλήθησαν στόν Περσικό Κόλπο κατά τό χρονικό διάστημα ἀπό τόν Σεπτέμβριο τοῦ 1980 ἕως καί τά τέλη τοῦ 1987. Στούς πίνακες αὐτούς περιγράφονται τά περιστατικά ὅπως αὐτά ἔχουν δηλωθεῖ καί καταγραφεῖ.

ΠΙΝΑΚΑΣ I

ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Α/Α	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΣΗΜΑΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ /ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
1	AEGIS BRAVERY	24.9.1980	Ἑλληνική	Κτυπήθηκε μέ τορπίλλη στήν πλευρά, 60 ἑκατ. πάνω ἀπό τήν ἴσαλο ἐνῶ κατευθυνόταν στό Bandar - Homeini.
2	LAKY	24.9.80	»	Βομβαρδίστηκε στό Ἰρακινό λιμάνι Umm-Qasr καί ἔπαθε ὁλική καταστροφή προστέγου.
3	DIMITRIS	24.9.80	»	Κτυπήθηκε στό Shatt El Arab καί ἔπαθε ἐλαφρές ὑλικές ζημιές.
4	AGATHON	24.9.80	»	Κτυπήθηκε στή Basrah καί ἔπαθε ἐλαφρές ὑλικές ζημιές.
5	SARONIC SEA	25.9.80	»	Κτυπήθηκε στό Fao καί ἔπαθε ἐλαφρές ὑλικές ζημιές.
6	TOM	25.9.80	»	Κτυπήθηκε στή Basrah καί ἔπαθε ἐλαφρές ὑλικές ζημιές.
7	AURELIA	25.9.80	»	Κτυπήθηκε στή Basrah καί ἔπαθε ἐλαφρές ὑλικές ζημιές.
8	AEGIS BALTIC	16.11.80		Κτυπήθηκε στό Umm Qasr ἀπό Ἰρανικό ἀεροσκάφος διά πολυβόλου μεγάλου διαμετρήματος καί ἔπαθε ὑλικές ζημιές.
9	EVANGELIA S.	12.9.80	»	Δέχθηκε ἐπίθεση ἀπό Ἰρακινό ἀεροσκάφος ἐνῶ ἔπλεε σέ νηοπομπή ἀπό Badar Homeini καί βρισκόταν ἀνοικτά τῆς νήσου Kharg. Τό πλοῖο κτυπήθηκε ἀπό ρουκέτα πῆρε κλίση καί τελικά ρυμουλκήθηκε καί προσάραξε στήν ἀκτή 25 μίλια ἀπό τό Bandar Homeini.
10	GOOD LUCK	6.6.82	»	Δέχθηκε ἀεροπορική ἐπίθεση ἀπό Ἰρακινό ἀεροσκάφος σέ θαλάσσια περιοχή 30 ν.μ. νότια Bandar Homeini.
11	LITSION PRIDE	9.8.82	»	Δέχθηκε ἐπίθεση ἀπό Ἰρακινό ἑλικόπτερο ἐνῶ ἔπλεε σέ νηοπομπή πρός Bandar Ho-

				meini καί κτυπήθηκε μέ exocet στήν ἀριστερή πλευρά, στό No. 4 κύτος κοντά στό μηχανοστάσιο πού εἶχε φορτίο ζάχαρης. Ἐπακολούθησε ἄμεση ἀνάφλεξη καί ἐκρήξεις μέ ἀποτέλεσμα τόν ἐλαφρό τραυματισμό τοῦ πλοιάρχου. Τό πλοῖο λίγο ἀργότερα βυθίστηκε.
12	SCAPMOUNT	18.12.82	»	Δέχθηκε ἐπίθεση ἀπό Ἰρακινή ἀεροπορία ἐνῶ ἔπλεε στό δίαυλο Bandar Homeini. Τό πλοῖο κτυπήθηκε ἀπό ρουκέτα ἔπιασε φωτιά καί ἐγκαταλείφθηκε ἀπό τό πλήρωμα. Ὁ Ἕλληνας πλοίαρχος καί ἕνας ἀλλοδαπός θεωρεῖται βέβαιο ὅτι σκοτώθηκαν ἀπο τήν ἔκρηξη ἄν καί τελικά δέν βρέθηκαν τά πτώματά τους.
13	AYRA	31.10.83	»	Δέχθηκε ἐπίθεση ἀπό Ἰρακινό ἑλικόπτερο καί χτυπήθηκε μέ ἐμπρηστική βόμβα ἐνῶ ἔπλεε σέ νηοπομπή μαζί μέ ἄλλα πλοῖα πρός Bandar Homeini μέ ἀποτέλεσμα νά καταστραφοῦν οἱ ὑπερκατασκευές καί νά τραυματισθοῦν ἐλαφρά 3 ἀξιωματικοί. Τό πλοῖο ρυμουλκήθηκε στό Bandar Homeini.
14	ANTIGONE	21.11.83	»	Κτυπήθηκε ἀπό Ἰρακινή ρουκέτα τύπου exocet ἐνῶ ἔπλεε σέ νηοπομπή πρός Bandar Homeini μέ ἀποτέλεσμα νά κοπεῖ στά δύο (κατά τήν ἔκρηξη τῆς ρουκέτας καί νά βυθιστεῖ). Κανείς ἀπό τό πλήρωμα δέν ἔπαθε τίποτα.
15	IAPETOS	8.12.83	»	Δέχθηκε ἐπίθεση ἀπό Ἰρακινό ἀεροπλάνο ἐνῶ ἔπλεε σέ νηοπομπή 30 ν.μ. ἔξω ἀπό τό Bandar Homeini. Δύο μέλη τοῦ πληρώματος τραυματίστηκαν.
16	FILIKON A.	27.3.84	»	Κτυπήθηκε ἀπό πύραυλο ἄγνωστης προέλευσης ἐνῶ ἔπλεε ἀπό Κουβέϊτ πρός ἔξοδο τοῦ Κόλπου. Δέν σημειώθηκε ἔκρηξη ἤ πυρκαϊά παρά μόνο διαρροή φορτίου. Κανένας ἀπό τό πλήρωμα δέν ἔπαθε τίποτα.
17	IAPETOS	29.3.84	»	Κτυπήθηκε ἀπό ρουκέτα ἐδάφους ἐνῶ ἔβγαινε ἀπό τό λιμάνι Bandar Homeini κενό φορτίου. Κανένας δέν ἔπαθε τίποτα.
18	RODOS	19.4.84	»	Κτυπήθηκε στήν νήσο Kharg θύματα δέν ὑπῆρξαν.
19	ALEXANDER THE GREAT	23.6.84	»	Κτυπήθηκε κατά τή διάρκεια φόρτωσης στό Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
20	NHNEMIA	15.12.84	»	Κτυπήθηκε σέ ἀπόσταση 80 ν.μ. ἀπό τό νησί Kharg. Ἕνας νεκρός, ἕνας τραυματίας καί σοβαρές ὑλικές ζημιές.
21	AEGIS COSMIC	17.12.84	»	Κτυπήθηκε 70 ν.μ. βόρεια τοῦ Μπαχρέϊν θύματα δέν ὑπῆρξαν.
22	SERIFOS	27.1.85	»	Κτυπήθηκε κατά τόν πλοῦν του πρός Κουβέϊτ, θύματα δέν ὑπῆρξαν.
23	FAIR SHIP	4.2.85	»	Κτυπήθηκε 80 ν.μ. ἀπό τή νῆσο Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
24	CAPTAIN JOHN LIVANOS	27.2.85	»	Κτυπήθηκε κατευθυνόμενο πρός Sirri Island. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
25	AKRITAS	17.3.85	»	Κτυπήθηκε νότια τοῦ Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν μόνο ὑλικές ζημιές.
26	VOLERE	24.3.85	»	Κτυπήθηκε κοντά στό Bushire. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
27	SMIT MATSAS	13.9.85	»	Κτυπήθηκε κοντά στό Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
28	CANARIA	5.11.85	»	Κτυπήθηκε νότια τοῦ Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν παρά μόνο σοβαρές ὑλικές ζημιές.
29	KORIANA	14.6.86	»	Κτυπήθηκε ἀνοικτά τοῦ Dubai ἀπό exocet. Ὁ πύραυλος δέν ἐξερράγη. Ἀχρηστεύθηκε ἀπό Ἕλληνες καί Ἀμερικανούς πυροτεχνουργούς (1.7.86).
30	KORIANA	28.6.86	»	Ξανακτυπήθηκε ἐνῶ βρισκόταν ἀγκυροβολημένο στό Dubai περιμένοντας πυροτεχνουργούς γιά ἐξουδετέρωση τοῦ πυραύλου. Τραυματίστηκαν 3 ναυτικοί.

MINOAN LINES
GREECE
ITALY
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
α ασφαλέστερα
OLAS 74
Τα σταθερότερα
ΠΤΕΡΥΓΙΑ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ
Τα γρηγορότερα
18-21 ΚΟΜΒΟΙ
Τα πολυτελέστερα
SWEDISH DESIGNS
ΑΡΙΑΔΝΗ
Πειραιάς
Χανιά
ΚΝΩΣΟΣ
Πειραιάς
Ηράκλειο
ΦΑΙΣΤΟΣ
Πειραιάς
Ηράκλειο
EL GRECO
Ελλάδα
Ιταλία
FEDRA
Ελλάδα
Ιταλία
ΡΟΦΟΡΙΕΣ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ:
ταξιδιωτικό σας πράκτορα:
ΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ: Πειραιάς: Τηλ. 4118211
ανιά: Τηλ. (0821) 23939, 24352
έθυμνο: Τηλ. (0831) 24386, 23840, 24295
Ηράκλειο: Τηλ. (081) 229602
MINOAN LINES: Αθήνα: Τηλ. 7512356-7, 7520847
FEDRA

31	ETHNIK	1.8.86	»	Κτυπήθηκε πιθανόν ἀπό Ἰρανούς 80 ν.μ. ἀνατ. τοῦ Qatar. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
32	KONKAR DINOS	4.8.86	»	Κτυπήθηκε ἀπό exocet πιθανόν ἀπό Ἰρανούς δυτικά τοῦ Dubai. Ὁ πύραυλος δέν ἐξερράγη ἀλλά ἐξουδετερώθηκε ἀπό πυροτεχνουργό πού ἐξασφάλισε ἡ ἑταιρεία.
33	OLYMPIAN SPIRIT	11.8.86	»	Κτυπήθηκε 30 ν.μ. βορειοδυτικά τοῦ Dubai πιθανόν ἀπό Ἰρανούς. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
34	TACTIC	28.1.87	»	Κτυπήθηκε πλησίον Kharg. Ἀπό 29 μέλη πληρώματος (ὅλοι Ἕλληνες) δέν ἔπαθε κανείς τίποτα. Ρυμουλκήθηκε στό Dubai.
35	ETHNIC	9.6.87	»	Ἐβλήθη ἀπό πύραυλο exocet πλησίον Κουβέϊτ. Δέν ὑπῆρξαν θύματα (πλήρωμα 30 καί μία γυναίκα ὅλοι Ἕλληνες). Συνέχισε πλοῦν πρός Κουβέϊτ αὐτοδύναμα.
36.	DAFNE	2.9.87	»	Πυροβολήθηκε ἀπό ταχύπλοα ἰρανικά σκάφη ἐνῶ ἔπλεε πρός Κουβέϊτ. Θύματα δέν ὑπῆρξαν πλήρωμα 28 (ὅλοι Ἕλληνες).
37	KORIANNA	29.9.87	»	Κτυπήθηκε ἀπό ἄγνωστο ταχύπλοο σκάφος μέ πυραύλους ἐνῶ ἔπλεε 100 ν.μ. δυτικά Dubai. Τό πλήρωμα (22 ἕλληνες 1 Πολωνός) δέν ἔπαθε τίποτα ἀλλά καί τό σκάφος δέν ἔπαθε ζημιές.
38	FORTUNE SHIP L.	12.11.87	»	Κτυπήθηκε ἐνῶ ἔπλεε νότια τοῦ Kharg. Πλοῖο ἔπαθε σοβαρές ζημιές.
39	FORTUNE L.	12.11.87	»	Τό πλοῖο κτυπήθηκε δεύτερη φορά ἀπό exocet τήν ἴδια μέρα. Χωρίς ἀπό τό πλήρωμα νά πάθει κανείς τίποτα.
40	FILIKON L.	16.11.87	»	Τό πλοῖο κτυπήθηκε ἀπό Ἰρανικά (πιθανόν) πλοῖα ἐνῶ ἔπλεε 3 ν.μ. βόρεια ἀκτῶν Ὁμάν πρός τήν ἔξοδο τοῦ Κόλπου. Ἀπό πλήρωμα κανείς δέν ἔπαθε τίποτα. Τό πλοῖο ἔπαθε ὑλικές ζημιές.
41	GIMALTA	21.11.87	»	Τό πλοῖο κτυπήθηκε πλησίον νησίδας Farci, προκλήθηκαν μόνο ὑλικές ζημιές.
42	ANDROMEDA	22.11.87	»	Τό πλοῖο κτυπήθηκε 30 ν.μ. ἀπό τό Abu Dhabi προκλήθηκαν μόνο ὑλικές ζημιές.
43	ARIADNE	15.12.87	»	Τό πλοῖο κτυπήθηκε δύο φορές ἀπό πύραυλο στόν Περσικό Κόλπο τό πλοῖο ἐγκαταλείφθηκε θύματα δέν ὑπῆρξαν.
44	WORLD PRODUCE	16.12.87	»	Τό πλοῖο κτυπήθηκε στά στενά τοῦ Hormouz ἀπό ταχύπλοο Ἰρακινό σκάφος προκλήθηκαν μόνο ὑλικές ζημιές.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΜΕ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

Α/Α	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΣΗΜΑΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ/ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
1	KAPETAN KOSTAS	24.9.80	Κύπρου	Βομβαρδίστηκε στό Ἰρακινό λιμάνι Umm Qasr καί ἔπαθε ἐλαφρές ζημιές.
2	PANOCEANIC FAME	15.5.83	Παναμᾶ	Δέχθηκε ἐπίθεση ἀπό Ἰρακινή ἀεροπορία ἐνῶ ἔπλεε πρός τό Bandar Homeini καί ἐγκαταλείφθηκε φλεγόμενο. Στό πλοῖο ἐπέβαιναν ἕξι Ἕλληνες ναυτικοί
3	EVER HOPE	22.12.83	Κύπρου	Κτυπήθηκε ἐνῶ ἔπλεε 30 ν.μ. ἔξω ἀπο τό Bandar Homeini ἀπό Ἰρακινό ἀεροσκάφος. Ἔπαθε μικρές ζημιές.
4	GOOD BREEZE	22.12.83	Λιβερίας	Κτυπήθηκε στό δίαυλο Bandar Homeini. Νεκροί ὁ Πλοίαρχος δύο Φιλιππινέζοι ναῦτες καί ἕνας Ἰρανός πλοηγός. Μικρές ὑλικές ζημιές.
5	IKAROS	31.1.84	Κύπρου	Κτυπήθηκε ἀπό Ἰρακινή ρουκέτα τύπου exocet στό μηχανοστάσιο ἐνῶ ἔπλεε ἀπό τό Ἰρακινό λιμάνι Bandar Homeini πρός τόν Περσικό κόλπο, μέ ἀποτέλεσμα νά πάρει φωτιά. Ἀπό τό πλήρωμα τραυματίστηκαν 6 ἄτομα ἀπό τά ὁποῖα ἕνας Ἕλληνας (β' Μη-

				χαν.) καί πέντε ἀλλοδαποί. Τό πλοῖο ρυμουλκήθηκε στό Bandar Homeini.
6	GOOD FAITH	16.2.84	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε ἐνῶ εἰσήρχετο στό δίαυλο Bandar Homeini. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
7	GOOD DOLPHIN	18.2.84	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε στό δίαυλο Bandar Homeini. Μικρές ζημίες χωρίς θύματα
8	SEA EAGLE	27.4.84	Λιβερίας	Κτυπήθηκε πλησίον τοῦ Bushire ἀπό τήν Ἰρακινή ἀεροπορία. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
9	ESPERANZA	14.5.84	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε 80 ν.μ. νοτιοδυτικά νήσου Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
10	YAMBOU PRIDE	16.5.84	Σ. Ἀραβίας	Κτυπήθηκε ἀπό ρουκέτα 6 ν.μ. ἔξω ἀπό τή Ras Tanura. Οἱ ἀξιωματικοί τοῦ πλοίου ἦσαν Ἕλληνες. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
11	DASAKI	6.6.84	Λιβερίας	Ἐκδηλώθηκε ἔκρηξη στό μηχανοστάσιο 15 ν.μ. πρίν τοῦ Μπαχρέϊν πιθανόν λόγω πρόσκρουσης τοῦ πλοίου σέ νάρκη. Τραυματίστηκαν 3 ἄτομα.
12	ALEXANDRA II	1.7.84	Κύπρου	Κτυπήθηκε κατευθυνόμενο πρός Bandar Homeini. Νεκροί 2 Ἰρανοί καί 2 Φιλιππινέζοι ναυτικοί. Ἐπίσης τραυματίστηκαν 2 Ἕλληνες ἐκ τῶν ὁποίων ὁ ἕνας ὑπέκυψε στά τραύματά του.
13	FRIENDSHIP L.	7.8.84	Λιβερίας	Κτυπήθηκε 24 ν.μ. νότια τῆς νήσου Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
14	ENDEAVOUR	18.8.84	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε μεταξύ Κατάρ καί Ὁμάν. Ἐκδηλώθηκε πυρκαϊά πού σβήστηκε ἀπό τό πλήρωμα. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
15	AMEUYSTOS	24.8.84	Κύπρου	Κτυπήθηκε 80 ν.μ. νότια νήσου Kharg. Σκοτώθηκε ἕνας Φιλιππινέζος ναυτικός.
16	CLEO I.	27.8.84	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε 60 ν.μ. νότια νήσου Lavan. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
17	GOOD WIND	12.9.84	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε κοντά στό λιμάνι Bandar Homeini. Ὑπέστη ζημιές ἀπό τήν πυρκαϊά πού ἐκδηλώθηκε. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
18	GAS FOUNTAIN	12.10.84	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε ἐνῶ ἔπλεε στό νότιο τμῆμα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
19	MINOTAVROS	3.12.84	Κύπρου	Κτυπήθηκε νότια νήσου Kharg ἔμφορτο. Ὑπέστη σοβαρές ζημιές χωρίς θύματα.
20	FELLOW SHIP L.	12.2.85	Λιβερίας	Κτυπήθηκε 30 ν.μ. νότια νήσου Khard. Θύματα δέν ὑπῆρξαν παρά μόνο ὑλικές ζημιές.
21	NEPTUNIA	14.2.85	Λιβερίας	Κτυπήθηκε βόρεια τοῦ Bushire. Ἕνας νεκρός καί 3 τραυματίες Φιλιππινέζοι.
22	ATLANTICOS	10.3.85	Λιβερίας	Κτυπήθηκε μεταξύ Sirri καί Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
23	GOOD NEWS	10.3.85	»	Κτυπήθηκε μεταξύ Sirri καί Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
24	LADY T.	14.3.85	»	Κτυπήθηκε στήν περιοχή Kharg. Ἔπαθε ὑλικές ζημιές.
25	KYPROS	16.4.85	Κύπρου	Κτυπήθηκε ἐλαφρά κατευθυνόμενο πρός Kharg. Τραυματίστηκε ἕνα μέλος τοῦ πληρώματος.
26	POLYS	2.12.85	»	Κτυπήθηκε μεταξύ Sirri καί Kharg. Δέν ὑπῆρξαν θύματα καί σοβαρές ὑλικές ζημιές.
27	VOLKAN	14.12.85	»	Κτυπήθηκε μεταξύ Sirri καί Kharg. Δέν ὑπῆρξαν θύματα. Μικρές ζημιές.
28	SUPERIOR	31.12.85	»	Κτυπήθηκε μεταξύ Kharg καί Sirri. Θύματα δέν ὑπῆρξαν. Μικρές ὑλικές ζημιές.
29	AVOSET	6.2.86	Κύπρου	Κτυπήθηκε ἀπό Ἰρανούς πλησίον τοῦ Qatar. Πλοῖο καταστράφηκε. Σκοτώθηκαν 4 Ἰνδοί καί τραυματίστηκαν ἄλλα 2 μέλη τοῦ πληρώματος (Ἰνδοί).
30	POLIKON	24.2.86	»	Κτυπήθηκε πιθανόν ἀπό Ἰρακινούς στίς δυτικές προβλῆτες νήσου Kharg. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
31	MEDOUSSA	26.2.86	Λιβερίας	Κτυπήθηκε νότια Kharg. Χωρίς θύματα. Μικρές ζημιές.
32	WISE	6.3.86	Κύπρου	Κτυπήθηκε πιθανόν ἀπό Ἰρανούς 190 ν.μ. βόρεια τῶν στενῶν Hormuz. Σκοτώθηκαν 4 Ἕλληνες ναυτικοί καί τραυματίστηκαν ἄλλοι 6.

33	ACHIVEMENT	17.3.86	»	Κτυπήθηκε νότια νήσου Kharg πιθανόν ἀπό Ἰρακινούς. Ὑπέστη μόνο ὑλικές ζημιές.
34	ATLANTICOS	20.3.86	Νῆσοι Φίτζι	Ὅμοίως.
35	SUPERIOR	20.3.86	Κύπρου	Ὅμοίως.
36	HAWAI	29.3.86	Λιβερίας	Ὅμοίως.
37	STELIOS	30.3.86	Παναμᾶ	Δέχτηκε ἐπίθεση πιθανόν ἀπό Ἰρανικό ἐλικόπτερο 80 ν.μ. ἀντ. Qatar. Θύματα δέν ὑπῆρξαν.
38	PAMIT	1.4.86	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε πιθανόν ἀπό Ἰρακινούς ἀνοικτά Bushire, θύματα δέν ὑπῆρξαν.
39	HARMONY	9.5.86	Μάλτας	Ὅμοίως.
40	SUPERIOR	6.5.86	Κύπρου	Ὅμοίως.
41	ARISTOTELIS ONASSIS		Λιβερίας	Κτυπήθηκε ἀνοικτά OMAN. Σκοτώθηκαν 2 μέλη (Ὀνδουριανοί).
42	HELLESPONT ENTERPRISE	31.5.86	»	Κτυπήθηκε πιθανόν ἀπό Ἰρακινούς πλησίον νήσου Kharg. Χωρίς θύματα.
43	MEDUSSA	9.6.86	»	Ὅμοίως.
4	SUPERIOR	28.6.86	Κύπρου	Στήν περιοχή Dubai. Χωρίς θύματα.
45	ACHILLES	13.7.86	»	Στήν περιοχή νήσου Kharg. Χωρίς θύματα.
46	LADY ROSE	13.7.86	Μάλτας	Ὅμοίως
47	POLIKON	29.7.86	Κύπρου	Ὅμοίως.
48	MYSTRAS	7.8.86	Λιβερίας	Ὅμοίως.
49	MAGNUM	7.8.86	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε ἀπό Ἰρακινούς στή νήσο Kharg. Σκοτώθηκαν 2 Φιλιππινέζοι μέλη τοῦ πληρώματος.
50	KLELIA	12.8.86	Κύπρου	Κτυπήθηκε ἀπό Ἰρακινό ἀεροσκάφος στή νήσο Sirri. Σκοτώθηκε ἕνας Ἕλληνας μέλος πληρώματος.
51	PAMIT	18.8.86	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε ἀπό Ἰρακ. ἀεροσκάφος στήν Ras Bahrein. Χωρίς θύματα. Ἐπέβαιναν 9 Ἕλληνες.
52	ANGEL	2.10.86	Κύπρου	Κτυπήθηκε πλησίον νήσου Kharg. Χωρίς θύματα.
53	FAROSHIP L.	8.10.86	Λιβερίας	Ὅμοίως.
54	FREEDOMSHIP L.	10.11.86	»	Ὅμοίως.
55	ANGEL	10.11.86	Κύπρου	Ὅμοίως. Πλήρωμα 5 ἕλληνες 27 ἀλλοδαποί.
56	LUNA	25.11.86	»	Πλησίον νήσου Larak. Χωρίς θύματα.
57	ANTARCTICA	26.11.86	»	Ὅμοίως .
58	SHIPPING STAR	25.11.86	»	Ὅμοίως.

M.Y. City Club

Κάτι που ἐλειπε ἀπό τον Πειραιά τώρα κοντά σας!

Το «CITY CLUB»

Εστιατόριο - Μπαρ - Λέσχη φαγητοῦ και συναντήσεων
Αἰθουσες συνεδριάσεων

σας προσφέρει:

- *Υπέροχη κουζίνα σ' ένα ευχάριστο περιβάλλον με πλήρη κλιματισμό και στερεοφωνική μουσική.*
- *Δυνατότητα εξυπηρέτησης 300-500 ατόμων για δεξιώσεις, κοκτέιλς και πολιτιστικές εκδηλώσεις.*
- *Διεθνή τηλεφωνική επικοινωνία, τέλεξ, facsimile και πλήρη εξοπλισμό στις αίθουσες συνεδριάσεων.*

Φίλωνος 137 και Φιλελλήνων, Πειραιάς - Τηλ.: 452.7445 - 418.2344

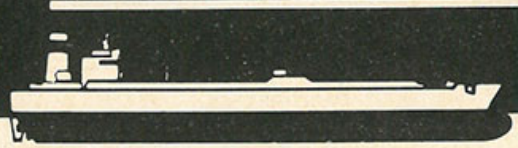
59	FREE ENTERPRISE	8.12.86	Μάλτας	Κτυπήθηκε ἀπό Ἰρακ. ἀεροπορία νότια νήσου Kharg. Χωρίς θύματα. Πλοῖο συνέχισε πλοῦ πρός Hormuz.
60	GALERIE	2.1.87	Μπαχάμες	Κτυπήθηκε πλησίον νήσου Kharg. 30μελές πλήρωμα (4 Ἕλληνες). Θύματα δέν ὑπῆρξαν. Ρυμουλκήθηκε στό Dubai.
62	MATTERHORN	4.1.87	Λιβερίας	Πλησίον Kharg. 28μελές πλήρωμα (12 Ἕλληνες). Χωρίς θύματα. Συνέχισε πλοῦ αὐτοδύναμα.
62	PIVOT	16.3.87	Κύπρου	Πλησίον Κουβέϊτ. Χωρίς θύματα.
63	POLIKON	5.4.87	»	Πλησιον Kharg. Πλήρωμα 7 Ἕλληνες 25 ἀλλοδαποί. Δέν ἔπαθε τίποτα.
64	LADY K.	12.4.87	»	Ἔμφορτο. Ὁμοίως.
65	PAMIT	29.4.87	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε ἔμφορτο β. νήσου Kharg. Πλήρωμα 15 Ἕλληνες, λοιποί ἀλλοδαποί. Δέν ἔπαθε τίποτα.
66	STYLIKON	14.5.87	»	Κτυπήθηκε πλησίον νήσου Kharg. Χωρίς θύματα.
67	NICOS KAZANTZAKIS	7.7.87	»	Νότια νήσου Kharg. Πλήρωμα 10 Ἕλληνες δέν ἔπαθε τίποτα.
68	LEONIDAS GLORY	2.9.87	Κύπρου	Κτυπήθηκε ἀπό ταχύπλοα Ἰρανικά πλοῖα ἐνῶ ἔπλεε 30 ν.μ. ἀντ. Qatar.
69	HAVEN	10.9.87	»	Κτυπήθηκε ἀπό ἄγνωστο πολεμικό πλοῖο ἐνῶ ἔπλεε 80 ν.μ. βόρεια στενῶν Hormuz. Κανείς ἀπό τό πλήρωμα (4 Ἕλληνες καί 26 ἀλλοδαποί) δέν ἔπαθε τίποτα.
70	MARIZA I	22.9.87	Ὁνδούρας	Προσέκρουσε σέ νάρκη 60 ν.μ. βόρεια τοῦ λιμανιοῦ Jubail Σ. Ἀραβίας καί βυθίστηκε. Πλήρωμα 5 Ἕλληνες.
71	CYRAL CAPE	26.9.87	Κύπρου	Κτυπήθηκε 2 φορές ἀπό Ἰρακινά ἀεροσκάφη ἐνῶ ἔπλεε ἔμφορτο ἀπό νῆσο Kharg πρός Hormuz. Χωρίς θύματα.
72	FELICITY	2.10.87	»	Κτυπήθηκε ἀπό πύραυλο προερχόμενο ἀπό ἐγκαταστάσεις ξηρᾶς ἐνῶ ἔπλεε πλησίον στενῶν Hormuz. Προκλήθηκαν ὑλικές ζημίες. Πλήρωμα δέν ἔπαθε τίποτα.
73	SHINING STAR	6.10.87	»	Κτυπήθηκε ἀπό πύραυλο, ἔπαθε σοβαρές ὑλικές ζημιές λόγω πυρκαϊᾶς πού ἐκδηλώθηκε ἀλλά τό πλήρωμα δέν ἔπαθε τίποτε.
74	MARIANTHI M.	12.10.87	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε ἀπό πύραυλο ἐνῶ ἔπλεε κενό φορτίου 80 ν.μ. νότια λιμένα Bushire. Ἀπό τό πλήρωμα (4 Ἕλληνες 25 ἀλλοδαποί) σκοτώθηκε ἕνας ἀλλοδαπός καί ἕνας ἀκόμα τραυματίστηκε.
75	PEGASUS I.	14.10.87	Λιβερίας	Κτυπήθηκε δύο φορές ἐνῶ ἔπλεε πλησίον νήσου Kharg. Πλήρωμα δέν ἔπαθε τίποτα.
76	PROSPER VENTURE	24.10.87	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε ἀπό ἄγνωστο ταχύπλοο σκάφος ἐνῶ ἔπλεε μεταξύ νήσου Sir Abu Nuar καί ἀκτῶν Ἀραβικῶν Ἐμιράτων. Πλήρωμα δέν ἔπαθε τίποτα. Πλοῖο ἔπαθε ὑλικές ζημιές.
77	STILIKON	27.11.87	Παναμᾶ	Κτυπήθηκε νότια τοῦ Kharg Island, προξενήθηκαν μόνο ὑλικές ζημιές.
78	PIVOT	12.12.87	Κύπρου	Κτυπήθηκε 10 ν.μ. ἀπό τήν νησίδα Abou Bousha προξενήθηκαν μόνο ὑλικές ζημιές.
79	SAUDI SPLENDOUR	18.12.87	Σαουδ. Ἀραβίας	Κτυπήθηκε στήν περιοχή τοῦ νότιου τμήματος τοῦ κόλπου, προξενήθηκαν μόνο ὑλικές ζημιές.
0	MIMI	18.12.87	Κύπρου	Κτυπήθηκε πλησίον τοῦ Boushir προξενήθηκαν μόνο ὑλικές ζημιές.

Οἱ προσπάθειες ὅλων γιά τήν καταπολέμηση αὐτῆς τῆς κατάστασης προσανατολίζονται σέ ὅλα τά δυνατά μέσα — εἴτε σέ ἁπλές κατά περίπτωση λύσεις πλοιάρχου — πληρώματος — πού στοχεύουν στήν προστασία τους κατά τήν διάρκεια τοῦ ταξιδιοῦ στόν Κόλπο, εἴτε σέ κυβερνητικό ἐπίπεδο μέ ἔντονα διαβήματα στήν πολιτική ἡγεσία τῶν ἐμπολέμων κρατῶν καί μέσω τοῦ ὀργανισμοῦ Ἡνωμένων Ἐθνῶν, εἴτε τέλος σέ παραστάσεις καί πρωτοβουλίες τῶν Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν Ὀργανισμῶν ὅπως τό Διεθνές Ναυτικό Ἐπιμελητήριο (International Chamber of Shipping) καί ἡ Διεθνής Ἕνωση Ἰδιοκτητῶν Δεξαμενοπλοίων (INTERTANKO).

Εὐχῆς ἔργο θά εἶναι ἡ πλήρης παύση τῶν ἐχθροπραξιῶν στήν εὐαίσθητη αὐτή περιοχή ὥστε ὁ φόρος τῶν ἑκατόν εἴκοσι τεσσάρων περίπου ἑλληνικῶν πλοίων καί τῶν πολλῶν πλοίων ἄλλων κρατῶν πού ἔχουν πληγεῖ στόν Περσικό Κόλπο τά τελευταῖα χρόνια νά εἶναι μόνο αὐτός καί νά μήν ὑπάρξουν περισσότερα ἀτυχήματα. Ἡ διακίνηση τοῦ πολύτιμου καί ἀπαραίτητου πετρελαίου νά ἐπανέλθει στά παλαιά δεδομένα πού καθόριζαν ἡ ἐλευθερία διακινήσεως καί ἀσφαλοῦς ναυσιπλοΐας τῶν πλοίων καί τῶν ἐπιβαινόντων στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.

Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Πότε δέχεται ὁ Ὑπουργός

Ἀνακοινώθηκε ἀπό τό ΥΕΝ ὅτι ὁ Ὑπουργός κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος θά δέχεται τό κοινό κάθε Παρασκευή ἀπό τίς 11.00 μέχρι τίς 14.00.

Ὁ κ. Ἀχ. Χαλκούσης ἐπίτιμος Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν

Στήν πρόσφατη συνεδρίαση τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία ἔλαβε χώρα στίς 12 Ἰανουαρίου, ὁ κ. Ἀχιλλέας Χαλκούσης ἀνακηρύχθηκε ἐπίτιμος πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως, σέ ἀναγνώριση τῆς πολύχρονης προσφορᾶς του στό ἔργο τῆς ΕΕΕ.

Σημειώνομε ὅτι ὁ κ. Χαλκούσης εἶχε διατελέσει γεν. γραμματέας τῆς ΕΕΕ καί ἐπί σειρά ἐτῶν συμμετεῖχε ἐνεργά σέ διάφορες ἐπιτροπές τῆς Ἑνώσεως.

Ὁ κ. Ἰωάν. Χαλᾶς πρόεδρος τῆς Π.Ε.Π.Ε.Ν.

Ὁ κ. Ἰωάν. Χαλᾶς ὁ ὁποῖος κατά τίς ἀρχαιρεσίες γιά τήν ἐκλογή νέας διοικήσεως στήν Ἕνωση Πλοιάρχων εἶχε ἔλθει πρῶτος σέ ψήφους, ἐξελέγη καί πρόεδρος, ἐνῶ ὁ μέχρι τοῦδε πρόεδρος κ. Ἰωάν. Ψαρᾶς κατέλαβε τή θέση τοῦ Α΄ ἀντιπροέδρου. Δεύτερος ἀντιπρόεδρος ἐξελέγη ὁ κ. Ν. Τομαρᾶς στίς θέσεις τοῦ Α΄ καί Β΄ γραμματέως οἱ κ.κ. Ἀθαν. Βαρίνος καί Εὐαγ. Σκανδάλης, ἐνῶ ταμίας ἐξελέγη ὁ κ. Γ. Δούκας.

Ἡ νέα διοίκηση τῆς ΠΕΠΕΝ σέ ἀνακοίνωσή της ὑπογραμμίζει ὅτι κύριοι στόχοι της εἶναι ἡ προαγωγή τῶν συμφερόντων τῶν πλοιάρχων καί ἡ ἐπίλυση τῶν προβλημάτων πού ἀντιμετωπίζουν. Ἡ νέα διοίκηση τῶν πλοιάρχων θά ἀγωνισθεῖ ἐπίσης καί θά συμβάλει στήν προσπάθεια νά ἀνακτήσει ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία τή θέση πού τῆς ἀξίζει στήν παγκόσμια ναυτιλία γιά νά ξεπερασθεῖ ἡ ἀνεργία που μαστίζει τούς Ἕλληνες ναυτικούς καί νά βοηθηθεῖ ἡ οἰκονομία τῆς χώρας μέ τούς πόρους πού προσπορίζει ἡ Ναυτιλία.

Ὑπό τήν κυανόλευκο

Στό ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποβλήθηκαν αἰτήσεις γιά τήν ἐγγραφή στό ἑλληνικό νηολόγιο, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, μόνον τῶν κατωτέρω δύο πλοίων:

— «Ἀτλάντικ Πρίνσες», φορτηγό πού ὑπέστειλε τήν κυπριακή σημαία, 9.637 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1978, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «OPENMAR MARITIME INC.» (κ. Καλλιόπη Συμιακάκη-Δούβαρη).

— «Ὀβελίξ», δεξαμενόπλοιο πού ὑπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 31.715 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «ROCASTLE TRADING CORPORATION» (Pleiades Shipping Agents S.A.).

Ἀγοραπωλησίες

— Σέ Ἕλληνες τῆς Νέας Ὑόρκης περιῆλθε τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Oriental Majesty», 138.291 τον. d.w., ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1972, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 7,4 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκ κάρριερ «Western Bell» 38.406 τον. d.w., ναυπηγηθέν στήν Σκανδιναυΐα τό 1977, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 6,2 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες ἐπίσης εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκ κάρριερ «Cypress» 54.256 τον. d.w., ἱσπανικῆς ναυπηγήσεως 1974, χωρίς νά γνωσθεῖ τό τίμημα ἀγορᾶς.

— Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου ἀγόρασαν γιά περαιτέρω ἐκμετάλλευση τό προοριζόμενο γιά διάλυση μικτό πλοῖο «China Pride» 156.109 τον. d.w., 68.176 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 6,7 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ἕλληνες περιῆλθε τό μπάλκ κάρριερ «Beau Songe» 26.638 τον. d.w., 15.499 τον. γκρός, ἱσπανικῆς ναυπηγήσεως 1974, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 3 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ἕλληνες ἐπίσης περιῆλθε τό στροβιλοκίνητο μικτό πλοῖο «World Truth» 249.223 τον. d.w., 113.950 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1972, ἔναντι ποσοῦ 10 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες πού δραστηριοποιοῦνται ὑπό τή κυπριακή σημαία, ἀγόρασαν τό δηζελοκίνητο ὑπερδεξαμενόπλοιο «Southern Cross Trader» 277.400 τον. d.w., 104.253 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1971, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 9,7 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ἕλληνες περιῆλθε τό μπάλκ κάρριερ «Patricia Trader» 27.046 τον. d.w., 17.000 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 4,6 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ἰνδούς ἀγοραστές ἐπωλήθη τό ἑλληνικό μπάλκ κάρριερ «Ντέζερτ Πρίνς» 27.032 τον. d.w., 14.607 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 5,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Χόγκ Κόγκ ἐπωλήθησαν τά ἀδελφά μπάλκερς «Ντέζερτ Κουήν» καί «Ντέζερτ Κίγκ» 27.032 τον. d.w., 14.607 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, ἔναντι συνολικῆς τιμῆς περί τῶν 11 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ λιβεριανοῦ μπάλκ κάρριερ «Paramaount» 27.600 τον. d.w., 15.225 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 4,7 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ἕλληνες τῆς Νέας Ὑόρκης περιῆλθε τό μπάλκ κάρριερ «Singa Wilrider» 30.300 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1982, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 7,8 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκ κάρριερ «Gemma Phosphate» 25.854 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1981, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 6,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ἕλληνες ἐπίσης περιῆλθε τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο καθαροῦ φορτίου «Rambler» 30.328 τον. d.w., 17.309 τον. γκρός ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1973, ἔναντι ποσοῦ περί τῶν 5 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Τέλος, μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Ἀτλάντικ Σῆμαν» 27.400 τον. d.w., 15.608 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 4 ἑκατ. δολλαρίων.

(Σημ. Συντάξεως: Στίς παραπάνω ἀγοραπωλησίες συμπεριλαμβάνονται καί ὁρισμένες πράξεις πού πραγματοποιήθηκαν τόν προηγούμενο Δεκέμβριο καί παραλήφθηκαν λόγω τῶν ἑορτῶν πού μεσολάβησαν μέχρι τό σημερινό τεῦχος).

Διαλύσεις

— Διαλυτές τῆς Φορμόζας ἀγόρασαν τό φορτηγό πλοῖο «Σῆ Λόρντ» 9.793 τον. γκρός, 5.500 τον. βάρους τοῦ 1970, ἀντί δολ. 195 ἀνά τόννο.

— Μέ παράδοση ὡς ἐστί στή Χαλκίδα, ἐπωλήθη γιά διάλυση τό φορτηγό ὑπό κυπριακή σημαία «Τρίαινα Ι» 3.900 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1956, ἀντί δολ. 92 ἀνά τόννο βάρους.

Τά συμβεβλημένα

Τούς μῆνες Νοέμβριο καί Δεκέμβριο 1987 ὑπογράφηκαν στό ΝΑΤ συμβάσεις γιά τήν ἀσφάλιση τῶν πληρωμάτων τῶν κατωτέρω πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας μέ ξένες σημαῖες:

— «Ἄννα Π.», κυπριακό, 999 τον. γκρός, ἀπό 1.8.87, ἐκπρόσωπος κ. Παν. Παπασπύρου.

— «Φόρουμ Παϊονήρ», κυπριακό, 16.885 τον. γκρός, ἀπό 1.10.87, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Κατούνης.

— «Κυκλάδες», κυπριακό, 10.314 τον. γκρός, ἀπό 13.7.87, ἐκπρόσωπος κ. Συμιακάκη - Δούβαρη.

— «Ζίμ Λιβόρνο», κυπριακό, 32.465 τον. γκρός, ἀπό 5.11.87, ἐκπρόσωπος κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος.

For Sale in Piraeus

Corner plot 314 sgmt. near Customs
Info: 4174264 (Piraeus)

— «Ζίμ Πουσάν», κυπριακό, 32.465 τον. γκρός, ἀπό 5.11.87, ἐκπρόσωπος κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος.

Τά διαγραφέντα

Τό ἴδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν ἀπό τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοῖα:

— «Ἀργυρώ», κυπριακό, 1.489 τον. γκρός, ἀπό 3.5.87, λόγω πώλησης.

— «Πολίαιγος», κυπριακό, 2.879 τον. γκρός, ἀπό 30.10.87, λόγω λήξης τῆς σύμβασης.

— «Μαστρογιώργης», κυπριακό, 2.167 τον. γκρός, ἀπό 5.11.87, λόγω λήξης τῆς σύμβασης.

— «Σῆ Μπόρν», κυπριακό, 17.796 τον. γκρός, ἀπό 30.10.87, λόγω λήξης τῆς σύμβασης.

— «Σῆ Ρόουζ», κυπριακό, 10.314 τον. γκρός, ἀπό 13.7.87, λόγω πώλησης.

● Στίς 31.12.87 τά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοῖα ἀνέρχονταν σέ 236, συνολικῆς χωρητικότητας 4.650.122 τον. γκρός.

Ἐλεύθερα τά ἐπιτόκια δανείων πού χορηγοῦν οἱ Ἑλληνικές Τράπεζες σέ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις

Σύμφωνα μέ τήν ὑπ' ἀριθμό 1183/27.11.87 πράξη τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος κ. Δημ. Χαλικιά, τό ἐπιτόκιο τῶν δανείων τῶν πιστωτικῶν ἱδρυμάτων πού συνολογοῦνται ἀπό 30.11.87 μέ: (α) βιομηχανικές, βιοτεχνικές, μεταλλευτικές καί ξενοδοχειακές ἐπιχειρήσεις γιά τή χρηματοδότηση νέων παγίων ἐγκαταστάσεων, καί (β) ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις γιά τή χρηματοδότηση τῆς κατασκευῆς, μετασκευῆς καί ἐπισκευῆς πλωτῶν μέσων σέ ἑλληνικά ναυπηγεῖα, καθορίζεται, ἐλεύθερα ἀπό τά πιστωτικά ἱδρύματα πού χορηγοῦν τά δάνεια. Τό ἐπιτόκιο τῶν δανείων αὐτῶν ἐπιτρέπεται νά εἶναι σταθερό ἤ κυμαινόμενο.

Τό ἐπιτόκιο ὑπερημερίας τῶν πιό πάνω δανείων ὁρίζεται ἀπό τά πιστωτικά ἱδρύματα πού χορηγοῦν τά δάνεια μέχρι καί τέσσερις (4) ἑκατοστιαῖες μονάδες ὑψηλότερο ἀπό τό ἀντίστοιχο συμβατικό ἐπίπεδο.

● Τά δάνεια αὐτά ἐξαιροῦνται ἀπό τήν ὑποχρέωση εἰσφορᾶς στόν κοινό λογαριασμό τῶν τραπεζῶν γιά τήν ἐνίσχυση τῶν ἐξαγωγικῶν ἐπιχειρήσεων πού καθορίζεται μέ τίς συμβάσεις τῆς 19.3.1962 καί τῆς 30.1.1969.

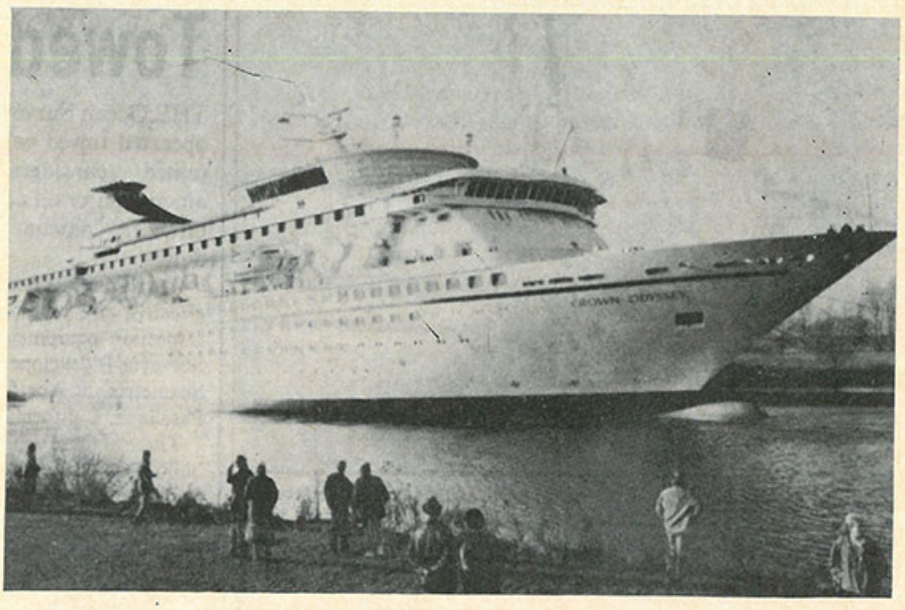
● Τά πιστωτικά ἱδρύματα δικαιοῦνται ἀποδέσμευσης ἐπί χορηγήσεων ἀπό τήν Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἴσης μέ ποσοστό 5% τῶν χορηγούμενων δανείων, τροποποιουμένων ἀνάλογα τῶν ἀποφάσεων ΝΕ 314/4.6.1981 καί ΕΝΠΘ 362/11/10.7.87. Οἱ σχετικές χορηγήσεις καταχωροῦνται σέ ἰδιαίτερη στήλη στή μηνιαία κατάσταση κίνησης καί ὑπολοίπων χορηγήσεων.

● Τά πιστωτικά ἱδρύματα ὑποχρεοῦνται νά ἀνακοινώνουν ἐγγράφως στήν Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος (Διεύθυνση Νομισματικῆς Πολιτικῆς καί Τραπεζικῶν Ἐργασιῶν) τά ἐπιτόκια πού καθορίζουν.

● Οἱ ἀποφάσεις πού ρυθμίζουν τούς λοιπούς, πλήν τοῦ ἐπιτοκίου, ὅρους γιά τά δάνεια αὐτά ἐξακολουθοῦν νά ἰσχύουν.

Τό Συνέδριο τῆς ΠΝΟ

Τό 22ο Πανναυτικό Συνέδριο τῆς ΠΝΟ θά πραγματοποιηθεῖ στίς 20 καί 21 Ἰανουαρίου. Τήν ἔναρξη τοῦ συνεδρίου θά κηρύξει ὁ Ὑπουργός Ναυτιλίας καί θά ἀκολουθήσουν χαιρετισμοί ἐπισήμων καί ἀντιπροσώπων ὀργανώσεων.



Τό νέο ἀπόκτημα τῆς Ρόγιαλ Κρουΐζ Λάϊν, τό νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο «Crown Odyssey» εἰκονιζόμενο μετά ἐπιτυχεῖς δοκιμές πού ἐξετέλεσε τήν περασμένη ἑβδομάδα. Τό πλοῖο χωρητικότητος 40.000 τον. γκρός καί μεταφορικῆς ἱκανότητας 1.050 σέ δίκλινες καμπίνες, θά παραδοθεῖ τήν προσεχή ἄνοιξη καί θά ἐκτελέσει τό παρθενικό του ταξίδι στίς ἀρχές Ἰουνίου μέ ἀναχώρηση ἀπό τήν Μεγ. Βρεταννία.

Τήν δεύτερη ἡμέρα τοῦ συνεδρίου θά συζητηθεῖ ὁ προγραμματισμός δράσης τῆς Ὁμοσπονδίας καί θά πραγματοποιηθεῖ ἐκλογή νέου γενικοῦ γραμματέα γιά τήν προσεχή πενταετία. Ἐπίσης θά διεξαχθεῖ ψηφοφορία ἐπί τῶν προτάσεων γιά τήν τροποποίηση τοῦ Καταστατικοῦ τῆς ΠΝΟ.

Ἐπιθεώρηση πνευστῶν σωστικῶν σχεδιῶν στό Λαύριο

Παράρτημα σταθμοῦ ἐπιθεωρήσεως πνευστῶν σωστικῶν σχεδιῶν τῆς ἑταιρίας Technoship - Α. Δόμβρος, ἱδρύθηκε στίς ἐγκαταστάσεις τῆς Ὀλύμπικ Μαρίν Α.Ε. στό Λαύριο, προκειμένου νά ἐξυπηρετηθοῦν οἱ ἀνάγκες τῶν θαλαμηγῶν πού ξεχειμωνιάζουν στό ναυπηγεῖο αὐτό ἀλλά καί τῶν πλοίων πού προσεγγίζουν στό λιμάνι τοῦ Λαυρίου, ὅσον ἀφορᾶ τήν ἐπιθεώρηση τῶν πνευστῶν σωστικῶν σχεδιῶν.

Ἐπικεφαλῆς τοῦ σταθμοῦ εἶναι ὁ διπλωματοῦχος ναυπηγός κ. Θεόδωρος Μερασεδόγλου πού ἐκπαιδεύτηκε στήν Technoship, ἐνῶ στό κλιμάκιο ἐπιθεώρησης συμμετέχουν γιά πρώτη φορά στήν ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς ναυτικῆς τεχνολογίας καί δύο γυναῖκες, οἱ κυρίες Γλυκερία Κοντοῦ καί Κατερίνα Καραμπασιάδη που ἔλαβαν δίπλωμα ἐπιθεωρητοῦ πνευστῶν σωστικῶν σχεδιῶν καί εἶναι ἴσως οἱ πρῶτες γυναῖκες ἐπιθεωρήτριες πνευστῶν σωστικῶν σχεδιῶν στόν κόσμο.

Ναυπήγηση «Καταμαράν»

Τουριστικό ἐπαγγελματικό σκάφος τύπου «Καταμαράν» ναυπηγεῖται στά ναυπηγεῖα «Ποσειδών» στό Πέραμα.

Τό σκάφος θά διαθέτει 11 δίκλινες καμπίνες τῶν 10 τ.μ., τραπεζαρία, σαλόνι, μπάρ, ἐλεύθερα καταστρώματα καί τρεῖς καμπίνες πληρώματος. Τά χαρακτηριστικά τοῦ «Καταμαράν» εἶναι: Μῆκος ὁλικό 22,50 μέτρα, πλάτος μέγιστο 7,90 μ. κοῖλο 3,70 μ., βύθισμα 2,20 μ. καί θά φέρει δύο μηχανές συνολικῆς ἰσχύος 640 ἵππων, θά ἀναπτύσσει δέ ὑπηρεσιακή ταχύτητα 14 κόμβων.

Τά σχέδια καί οἱ μελέτες τοῦ σκάφους ἔγιναν ἀπό τήν ASD MARINE.

Βενζίνη χαμηλοῦ μολύβδου ἀπό τήν ΕΚΟ

Τό Διϋλιστήριο τῆς ΕΚΟ στή Θεσσαλονίκη, μετά τήν ἐξάντληση τῶν παλαιῶν ἀποθεμάτων, διαθέτει στήν ἀγορά βενζίνη χαμηλοῦ μολύμβου (0.15 γρ./λίτρο) σέ ἐκτέλεση πρόσφατη ἀπόφασης τοῦ ΥΒΕΤ.

Ὅπως εἶναι γνωστό, καταργήθηκαν οἱ δύο τύποι βενζίνης μέ διαφορετική περιεκτικότητα σέ μόλυμβο καί στό ἑξῆς σέ ὅλη τή χώρα θά διατίθεται μόνο ἡ βενζίνη χαμηλοῦ μολύμβου. Θεωρεῖται βέβαιο ὅτι ἡ χρησιμοποίηση τῆς παραπάνω βενζίνης θά βοηθήσει σημαντικά στήν προσπάθεια γιά τόν περιορισμό τῶν ἀτμοσφαιρικῶν ρύπων.

Τό Διϋλιστήριο τῆς ΕΚΟ συνεχίζει παράλληλα τόν κανονικό ἐφοδιασμό τῆς ἀγορᾶς τῆς Β. Ἑλλάδας μέ ντῆζελ καί μαζούτ.

Τά πιστοποιητικά γραμμῶν φορτώσεως

Τό ΥΕΝ μέ τήν ὑπ' ἀριθμό 25972/2.12.1987 ἐγκύκλιό του παρέχει ἔγκριση γιά τήν ἔκδοση ἀπό τούς νηογνώμονες δύο πιστοποιητικῶν γραμμῶν φορτώσεως ἐφ' ὅσον ζητεῖται τοῦτο ἀπό τούς ἐνδιαφερόμενους πλοιοκτῆτες. Τό μέτρο λαμβάνεται γιά τήν ἀποφυγή καθυστερήσεων τῶν πλοίων σέ ὁριομένους λιμένες λόγω μή ὑπάρξεως ἀντιπροσώπων τῶν νηογνωμόνων στίς περιπτώσεις πού ἀπαιτεῖται ἡ μεταβολή τοῦ ὕψους τῶν ἐξάλων.

Τά σεμινάρια τῆς NAFTOMAR

Ἐπαναλαμβάνονται ἀπό τήν 1η Φεβρουαρίου τά ἐνημερωτικά σεμινάρια γιά τά ὑγραέρια καί χημικά ὑγραέρια πού ὀργανώνει ἡ ἑταιρία NAFTOMAR

Τά σεμινάρια αὐτά ἔχουν σημειώσει μεγάλη ἐπιτυχία καί μέχρι τώρα τά παρακολούθησαν περισσότεροι ἀπό ἑκατό ἀξιωματικοί γέφυρας καί μηχανῆς, καθώς καί στελέχη ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἡ συμμετοχή στά σεμινάρια εἶναι ἐλεύθερη καί οἱ ἐνδιαφερόμενοι μποροῦν νά ἀπευθύνονται γιά δηλώσεις συμμετοχῆς γιά τήν νέα περίοδο στόν κ. Ἡλ. Φούντη, στά τηλέ-

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 13 Ἰανουαρίου. Τιμές σέ δολλάρια ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	98/104	104/112	179/181
Νέας Ὑόρκης	84/85.50	86/88.50	170/173
Φιλαδέλφειας	88/91	91/93	170/173
Βαλτιμόρης	84/86	87/88	170/173
Νόρφολκ	86/91	89/93	170/173
Π. Ἐβεργκλέϊτς	87/88	93/94	176/177
Τάμπας	80/82	82/83	156.75/165
Μόμπιλ	78/79	80/82	160/165
Νέας Ὀρλεάνης	76/78.50	878.50/81	162/163
Μπωμόντ/Π. Ἄρθουρ	79/80	80/81	163/164
Χιοῦστον	76.50/78.50	78.50/81	162/163
Κόρπους Κρίστι	90/92	93/94	163/168
Λός Ἄντζελες	76/80	78/82	175
Σάν Φραντζίσκο	75.50/76	78/79	175
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	84/86	86/88	177/180
Σηάττλ	80/85	82/86	173/175
Μόντρεαλ	111/112	114/115	176/181
Βανκοῦβερ	99.50/100.50	101.50/102.50	185/186
Ἀγ. Εὐσταθίου	94/98	98/102	186/189
Φρήπορτ	84/85	86/87	178/180
Τρίνιντανt	96/97	100/101	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμόα	91/92	96/97	174/175
Σαίντ Κρουά	13,75	13,85	24,10
Βενεζουέλας	12,78	13,03	23,17
Βραζιλίας	91	94	270MTD
Ρόττερνταμ	72/73	76/77	139/141MTD
Ἀμβέρσας	73/74	77/78	140/142MTD
Ἀμβούργου	80/82	82/84	150/152MTd
Γαλλίας	82/84	86/88	170/172MTD
Ἱσπανίας	90/91	94/95	178/80
Θέουτας	82/84	84/86	162/165
Γένοβας	81/82	87/88	171/174MT
Αὐγούστας	81/82	87/88	171/174MT
Πειραιῶς	80/82	85/86	161/163MT
Σουέζ Κανάλ	84/86	84/86	188/190MT
Τζέντας	—	79,50/86,50	157,50
Νταμμάμ	—	74,50/80,75	143/150MT
Ράς Τανούρα	—	80.75	150.25MT
Φουτζέϊρα	69/70	70/71	159/160
Κουβεϊτ	65/77	70/80	150
Ντακάρ	135/138	135/140	177/183
Ντώρμπαν	—	70/72	200/205
Τζιμπουτί	—	100/105	170/175
Σιγκαπούρης	76/78	79/81	146/148
Κορέας.	88/89	91/92	170/171
Ἰαπωνίας	97/99	100/103	185/190

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τῆς Ναυτιλιακῆς ἑταιρείας BARU SERI INC., μέ τό θλιβερό ἄγγελμα τοῦ θανάτου τοῦ ἐκλεκτοῦ συμπατριώτη καί συγγενοῦς Κταν

ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΙΑΝΝΙΩΤΗ

συνεδρίασε ἐκτάκτως καί ἀποφάσισε:

1. Νά παραστεῖ σύσσωμο στή κηδεία τοῦ ἐκλειπόντος.
2. Νά κατατεθεῖ στεφάνι εἰς τήν σορό του.
3. Νά ἀποσταλεῖ εἰς μνήμην του τό ποσόν τῶν δρχ. πενῆντα χιλιάδων (δρχ. 50.000) εἰς τήν Κοινότητα τῆς ἰδιαιτέρας του Πατρίδας.
4. Νά δημοσιευθεῖ τό παρόν εἰς τόν τύπον.

Διά τήν BARU SERI INC.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΥΛ. ΓΙΑΝΝΙΩΤΗΣ

φωνα: 4524441/4524407/4524126.

Καί γιά τή νέα περίοδο θά τηρηθεῖ σειρά προτεραιότητας.

Πρωτοχρονιάτικης πίττες

Κατά τό κόψιμο τῆς πρωτοχρονιάτικης πίττας τῶν θαλαμηπόλων στίς 8 Ἰανουαρίου, στόν Πειραϊκό Σύνδεσμο, ἔγινε καί ἡ ἀπονομή τῶν ἐφ' ἅπαξ παροχῶν τοῦ Ταμείου Οἰκονομικῆς Ἀρωγῆς Θαλαμηπόλων Ε.Ν. σέ 86 θαλαμηπόλους πού συνταξιοδοτήθηκαν στή διάρκεια τοῦ 1987. Τό συνολικό ποσό πού χορηγηήθηκε ἐφέτος ἀπό τό Ταμεῖο Οἰκονομικῆς Ἀρωγῆς Θαλαμηπόλων ἀνῆλθε σέ 22 ἑκατ. δραχμές, οἱ δικαιοῦχοι δέ ἔλαβαν καί ἕνα πρόσθετο ποσόν 20.000, 30.000 καί 50.000 δρχ., ἀνάλογα μέ τό ὕψος τῆς ἐφ' ἅπαξ παροχῆς τους, πού διέθεσε γι' αὐτό τό σκοπό ὁ ἐφοπλιστής κ. Γεώργ. Ἀγούδημος πού παραβρέθηκε στήν ἐκδήλωσε.

Στίς 13 Ἰανουαρίου ἐξ ἄλλου ἔγινε στήν αἴθουσα τῆς ΠΕΜΕΝ τό κόψιμο τῆς πρωτοχρονιάτικης πίττας τῆς Ἑνώσεως Μηχανικῶν καί στίς 21 Ἰανουαρίου θά γίνει, ἐπίσης στήν αἴθουσα τῆς ΠΕΜΕΝ, ἡ κοπή τῆς πίττας τῆς Πανελλήνιας Ἕνωσης Συνταξιούχων Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τήν ἑπομένη, δηλαδή στίς 14 Ἰανουαρίου, ἔγινε τό κόψιμο τῆς πίττας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Ἐξ ἄλλου στίς 12 Ἰανουαρίου ἔγινε μέ πολύ ἐπιτυχία στό κέντρο «Ταμπού» τῶν Ἀθηνῶν τό κόψιμο τῆς πίττας τῆς Λέσχης Ἀποφοίτων τῆς Σχολῆς Ὕδρας.

«Γενέθλια» ἑταιρίας

Μέ τήν εὐκαιρία τῆς συμπλήρωσης 10 ἐτῶν ἀπό τήν ἵδρυση της, ἡ ELVICTOR SHIP. CO. S.A., διοργανώνει κοκτέϊλ στά γραφεῖα της, Μπουμπουλίνας 24, τήν Παρασκευή 22 Ἰανουαρίου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ Α.Ν. 89/67

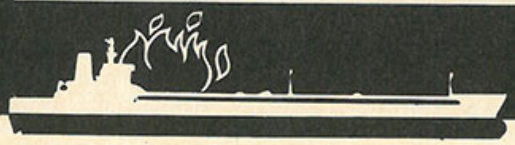
Κυκλοφορεῖ σέ λίγες ἡμέρες τό ἐνδιαφέρον βιβλίο τοῦ Ὑπναυάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ. κ. Γεωργίου Σπαρτιώτη μέ τίτλο «Ναυτιλιακές Ἑταιρίες Α.Ν. 89/67» στό ὁποῖο περιέχεται προσθήκη γιά τίς Εἰδικές Ἀνώνυμες Ναυτιλιακές Ἑταιρίες τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 καί γιά τίς Ναυτικές Ἑταιρίες τοῦ Ν. 959.

Τό βιβλίο ἀποτέλεσμα συστηματικῆς καί μακρόχρονης προσπάθειας τοῦ συγγραφέα, περιλαμβάνει ὅλη τήν μέχρι σήμερα νομοθεσία πού διέπει τόσο τίς ναυτιλιακές ἑταιρίες τοῦ Α.Ν. 89/67 καί Ν. 814/78, ὅσο καί τίς ἐμποροβιομηχανικές γενικά ἀλλοδαπές ἑταιρίες πού ἐγκαθίστανται στήν Ἑλλάδα.

Περιλαμβάνει ἐπίσης ὅλες τίς σχετικές ὑπουργικές ἀποφάσεις πού ἀφοροῦν τίς ἑταιρίες αὐτές, τό περιεχόμενο τῶν ἐκδιδομένων ἐγκριτικῶν ἀδειῶν, ἀποσπάσματα ἀπό ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας καί τέλος σημαντικό ἀριθμό ἀπόψεων πού ἔχουν ἐκφρασθεῖ ἀπό τή Διοίκηση σχετικά μέ τόν θεσμό καί τή λειτουργία τους.

Κεντρική διάθεση: «Ναυτικά Χρονικά» ΕΠΕ, Νοταρᾶ 77, Πειραιᾶ.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΙΤΑ Ι	Κυπριακή	4.617	1976	Έπιθεωρήθηκε στό Έμδεν συνεπεία βλάβης στήν κυρία μηχανή πού ύπέστη στίς 13/12. Άναλήφθηκαν έπισκευές.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	Έλληνική	9.116	1969	Ύπέστη ζημία στή κυρία καί βοηθητική μηχανή κατά τήν άναχώρηση άπό Μπαγκόγκ γιά Σιγκαπούρη στίς 19/12.
ΜΗΤΕΡΑ ΣΩΤΗΡΙΑ	Κυπριακή	8.372	1972	Προσάραξε σέ θέση 43.23 Β, 08.46 Δ., στίς 3/1 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκών.
ΞΙΦΙΑΣ Ι.	Κυπριακή	5.932	1974	Ζήτησε έπιθεώρηση στή Τσάλνα, στίς 29/12 συνεπεία βλάβης τής μηχανής.
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΙΤΥ	Κυπριακή	6.053	1978	Έπιθεωρήθηκε στό Φλάσσιγκ συνεπεία βλάβης στή κύρια μηχανή στίς 23/12.
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ	Κυπριακή	9.044	1973	Ύπέστη ρήγμα στόν πυθμένα καί είσροή ύδάτων στό Χόγκ Κόγκ στίς 8/1.
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ	Κυπριακή	5.519	1968	Ύπέστη βλάβη στή μηχανή, στό Καμπεντέλο στίς 17/12.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΚΡΙΤΑΣ	Έλληνική	13.889	1978	Άνέφερε βλάβη τής μηχανής στό Σίδνεϋ στίς 28/12.
ΑΛΓΚΑ	Μάλτας	16.134	1972	Έβλήθη ύπό ίρακινοῦ βλήματος, άνατολικά τοῦ Φάρσι Άϊλαντ στίς 1/1.
ΑΝΑΜΕΛΙ	Έλληνική	14.584	1977	Κατά τό ταξίδι Μπρέϊκ γιά Άμβέρσα προσάραξε στίς 31/12 καί άποκολλήθηκε αὐθημερόν μέ τή συνδρομή τριών ρυμουλκῶν
ΑΠΝΟΙΑ	Έλληνική	34.409	1975	Προσέκρουσε σέ προβλήτα στήν Ν. Όρλεάνη, στίς 6/1 καί ύπέστη έλαφρές έλασματουργικές ζημίες. Άναλήφθηκαν πρόχειρες έλασματουργικές έπισκευές.
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	Έλληνική	19.451	1975	Άνέφερε βλάβη τής μηχανής στό Ρίο Ίανέϊρο στίς 9/1
ΠΡΙΑΜΟΣ	Λιβεριανή	30.890	1970	Κατά τό ταξίδι Ν. Όρλεάνη γιά Γιοκοχάμα, ύπέστη έλασματουργικές ζημίες συνεπεία κακοκαιρίας στίς 15-16/12.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	Κυπριακή	17.485	1970	Κατά τό ταξίδι Θεσσαλονίκη γιά Όδησσό ύπέστη βλάβη τής μηχανής στίς 7/12.
ΑΝΑΞ	Κυπριακή	122.936	1972	Κατά τή διάρκεια έπισκευών στό Τζέμπελ Άλι, ύπέστη πυρκαϊά στίς 9/1.
ΓΙΟΥΝΑΪΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	Κυπριακή	13.161	1969	Έβλήθη ύπό ίρακινῶν άεροσκαφῶν στό Λαβάν Άϊλαντ, στίς 11/1 καί ύπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο, ύπερκατασκευή καί δεξαμενές φορτίου. Δύο ναυτικοί σκοτώθηκαν ένῶ 4 Έλληνες κάι 2 άλλοδαποί άγνοοῦνται, τό ύπόλοιπο πλήρωμα έγκατέλειψε σῶο τό σκάφος.
ΕΥΡΟΣ	Λιβεριανή	24.310	1984	Προσάραξε στόν π. Ζαΐρ στίς 26/12 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκῶν.
ΜΙΚΤΟ:				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Λιβεριανή	51.403	1972	Έπιθεωρήθηκε στό Κοπέρ, στίς 3/12, συνεπεία εἰσροῆς ύδάτων στό μηχανοστάσιο. Άναλήφθηκαν έπισκευές.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Η πρόβλεψή μας στό προηγούμενο δελτίο μας περί τῶν ἀμέσων ἐξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς ἀποδεικνύεται τώρα μᾶλλον συντηρητική. 'Η πραγματικότητα ἀπέδειξε ὅτι ὑπῆρχε πολύ μεγαλύτερο σφρίγος πού ἁπλῶς ὑπεκρύπτετο κάτω ἀπό τήν ἐπιφανειακή νωχέλεια τῶν 'Εορτῶν.

Καί ἐνῶ ἡ πρώτη καί σέ κάποιο μέτρο ἡ δεύτερη ἐργάσιμη μέρα τοῦ χρόνου διακρινόταν ἀπό κάποια συγκράτηση ἀπόλυτα κατανοητή, ἀφοῦ οἱ δύο «ἀντίπαλοι» μετροῦσαν τίς δυνάμεις τους, οἱ ἑπόμενες ἡμέρες ἔδειξαν καθαρά ὅτι ἡ ναυλαγορά ὁδηγεῖται πρός νέα, μέχρι τινος δυσθεώρητα ὕψη. Εἶναι πλέον φανερό ὅτι ἡ πλευρά τῶν ναυλωτῶν ἔχει χάσει τόν ἔλεγχο τῆς καταστάσεως καί ὅτι ἄρκεσαν λίγες μόνο «συνεδριάσεις» γιά νά ἐνδώσουν στήν ἀπαίτηση γιά μερικές χιλιάδες δολλάρια ἰσοδύναμο ἡμερησίου μισθώματος ἀπό μέγεθος handy, μέχρι handymax καί πάναμαξ, κατ' αὐτήν τήν ἀναλογία.

Ἤδη καθώς μελετοῦμε τίς σχετικές ἀναφορές τῆς 13ης 'Ιανουαρίου, σημειώνουμε, ὄχι χωρίς κάποια ἔπληξη καί ἱκανοποίηση μαζί, τή δραματική ἀναρρίχηση τοῦ BIFFEX στά 1361,5, ὑπενθυμίζοντας συγχρόνως ὅτι μέ τό ἄνοιγμα τῆς ἀγορᾶς στίς 4 'Ιανουαρίου βρισκόταν μόλις στά 1263,5 καί ὅτι αὐτές οἱ 98 μονάδες σέ ὀκτώ μόλις ἡμέρες συνιστοῦν μιά πρωτόγνωρη ἐπίδοση. Ἄν σ' αὐτό προστεθεῖ καί ἡ πρόβλεψη τῆς ἀγορᾶς γιά περίπου 1.476 γιά 'Απρίλιο, 1.351 γιά 'Ιούλιο καί 1.401 γιά 'Οκτώβριο (μέσος ὅρος — πηγή: Lloyd's List, 12/1/88), γίνεται εὔκολα ἀντιληπτό, ὅτι ἡ πεποίθηση γιά μιά καλή ἀγορά μέσα στό 1988 καί ἡ ἐξ αὐτῆς πηγάζουσα ψυχολογική ἐπίδραση εἶναι πλέον ἐδραιωμένη.

Γιά τοῦ λόγου τό ἀληθές, σημειώνουμε τά δολ. 21,40 (μήπως καί περισσότερο;) ἀπό Κόλπο γιά 'Ιαπωνία σέ πάναμαξ (52.000 τον.), τήν ἀντίστοιχη πρός Κόντινεντ μεταφορά στά 12,65 καί ἐκείνη ἀπό Βόρειο Εἰρηνικό, πού, μετά ἀπό κάποιους δισταγμούς, ἔφθασε αἰσίως τά δολ. 13,25 γιά 'Ιαπωνία (μέ 11 ἡμέρες). 'Από τήν ἴδια περιοχή, ἡ ζήτηση πρός Αἴγυπτο συνεχιζόταν, ἄν καί σέ ὄχι ἐντυπωσιακούς ναύλους πού μᾶλλον θά αὐξηθοῦν δραστικά μέσα στίς ἑπόμενες ἡμέρες δεδομένης τῆς γενικῆς ἀνόδου τῆς ζητήσεως σέ Εἰρηνικό καί Ἄπω 'Ανατολή:

Στό τελευταῖο ἀσφαλῶς συμβάλλει καί ἡ ἔντονη ζήτηση χωρητικότητος ἐκ μέρους τῶν 'Ιαπώνων ναυλωτῶν γιά Αὐστραλιανό ἄνθρακα καθώς καί οἱ αὐξημένες ποσότητες ταπιόκας πρός μεταφορά.

Βασικός μοχλός τῶν παραπάνω ἐξελίξεων ἀναμφίβολα ὑπῆρξε ὁ Σοβιετικός παράγων, τόσο μέ τήν ὑφισταμένη ἐκ μέρους τῆς Μόσχας ζήτηση ὅσο — ἰδίως στόν ψυχολογικό τομέα — καί μέ τήν ἀναμενόμενη καί φημολογούμενη συνομολόγηση συμφωνιῶν γιά περαιτέρω ἀγορές σιτηρῶν ἀπό ΗΠΑ καί ἄλλες χῶρες.

Δέν θά ἀναφερθοῦμε διεξοδικά στίς λοιπές κατηγορίες φορτίων στό παρόν δελτίο. 'Απλῶς θά σημειώσουμε ὅτι, χωρίς νά ὑπολείπονται τῶν προηγουμένων χρονικῶν περιόδων, ὑπολείφθηκαν σέ σημασία ἔναντι τοῦ μεγάλου «πρωταγωνιστῆ», τῶν σιτηρῶν, πού κράτησαν τά σκῆπτρα.

Ἤδη οἱ ἐξελίξεις ἔχουν συμπαρασύρει τό σύνολον τῶν μεγεθῶν μέχρι καί τῶν παρυφῶν τῶν 15.000 τον. d.w., τά ὁποῖα ἐπίσης, μέ κάποια συγκράτηση γενικῶς, εὐημεροῦν σέ πολλές περιοχές. Περί αὐτοῦ, ὅμως, ἀσφαλέστερος δείκτης εἶναι οἱ χρονοναυλώσεις.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ὅπως ἤδη παρατηρήσαμε στήν ἀρχή τοῦ παρόντος, δραματική ὑπῆρξε ἡ ἄνοδος τῶν μισθωμάτων στό χῶρο τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ἐνῶ οἱ ἀνοδικές ἐπίσης τάσεις στήν Ἄπω 'Ανατολή καί Εἰρηνικό βελτίωσαν τά ἐπίπεδά τους καί διαγράφουν προοπτική περαιτέρω βελτιώσεως μέχρι καί ἐξισώσεως πρός ἐκεῖνα τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ἄν, φυσικά, ὁ τελευταῖος δέν ἤθελε πραγματοποιήσει καί ἄλλα κέρδη.

Στό χῶρο τοῦ 'Ατλαντικοῦ τά δολ. 14.000 ἡμερήσιο μίσθωμα γιά πάναμαξ τείνει νά γίνει κοινῶς ἀποδεκτή πραγματικότητα πού ἴσως γρήγορα νά ξεπερασθεῖ. Τό ἀντίστοιχο στήν 'Ανατολή μίσθωμα ἐλάχιστα ὑπελείπετο τῶν δολ. 10.000 μέ φανερά ἀνοδική τάση. Μιά ματιά στό πρόσφατο παρελθόν ἀρκεῖ γιά νά πείσει περί τῆς δραστικῆς ἀνόδου...

Τά αὐτά παρετηροῦντο ἀναλογικῶς καί γιά μικρότερες μονάδες μέ τούς 40.000 τον. d.w. μέχρι καί στά δολ. 10.000/ 8.000 ἀντίστοιχα, ἀπό Δύση / 'Ανατολή καί μέχρι δολ. 7.000/ 5.600 γιά handy. Εἰδικές περιπτώσεις δικαιολόγησαν ἐξόχως ὑψηλά μισθώματα, ἀκόμη καί γιά μικρότερα πλοῖα. Πλοῖο 18.000 τον. d.w. ἀπό Μεσόγειο γιά N.A. 'Ασία ἔπιανε δολ. 7.000 ἡμερησίως ἐνῶ δολ. 8.250 ἦταν τό μίσθωμα γιά 28.800 τον. d.w. ἀπό Καναρίους μέσω Βραζιλίας γιά Ἄπω 'Ανατολή.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό νέο ἔτος ἄνοιξε μέ κάποιους δισταγμούς πού, μέ δεδομένες τίς ἐγγενεῖς δυσκολίες τῆς ἐμπορίας πετρελαίου, προκάλεσε κάποιες ἀνησυχίες στήν πλοιοκτησία. Ἄρκεσαν ὅμως μία ἤ δύο ἡμέρες γιά νά καταδειχθεῖ ὅτι ἡ ἀγορά ἔκρυβε κάποια δύναμη πού προοιωνίζεται ὁμαλές ἐξελίξεις.

'Αργά ἀλλά σταθερά, ὁ Περσικός ἔδωσε ἀπασχόληση σέ μεγάλο ἀριθμό πλοίων, περιλαμβανομένων VLCC πού κλείνονταν γιά Ἄπω 'Ανατολή στά WS 38-42, ἄν καί πολλοί παρατηρητές εἶχαν τήν αἴσθηση ὅτι οἱ χαμηλοί ναῦλοι ἦσαν πεποιημένοι.

Σύντομα ἀνεπτύχθη καί ἡ Μεσόγειος παρέχοντας μέ τή σειρά της σταθερή ἀπασχόληση καί ναύλους, πράγμα στό ὁποῖο τήν ἀκολούθησε ἡ Βόρειος θάλασσα πού, μεταξύ ἄλλων, ἀπασχόλησε καί ἀριθμό VLCC.

Μετά ἀπό τούς πρώτους δισταγμούς καί τά καθαρά φορτία ἀποκατέστησαν τούς γνωστούς ρυθμούς τους δείχνοντας μᾶλλον ἱκανοποιητικές ἄμεσες προοπτικές.

Τά ναυλωθέντα ἑλληνόκτητα πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΛΑΚΥΜΑΝ: 'Ανατολ. ἀκτή ΗΠΑ 22-34.000 τον. σκράπ Δυτική ἀκτή 'Ινδίας, δολ. 33,50 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, ἄμεση.

ΒΑΣΜΑΝ: Βόρειο Εἰρηνικό ΗΠΑ 26.250 τον. σιτηρά Αἴγυπτο, δολ. 25,50 φίο, 5 ἡμέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 1-10.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 16.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 21,25 φίο δύο λιμάνια ἐκφόρτωση, 3 ἡμέρες /1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 3-10.

ΑΣΤΟΡ: Ποταμό Μισσισσιπή 53.500 τον. σιτηρά 'Αμβέρσα / 'Αμβοῦργο/ Γκέντ, δολ. 650.000 κατ' ἀποκοπή φίο, 10 ἡμέρες, 'Ιανουαρίου 20-25

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.: Ποταμό Μισσισσιπή 84.000 τον. σιτηρά Ἄμστερνταμ/ Ρόττερνταμ/ 'Αμβέρσα, δολ. 12,60 φίο, 11 ἡμέρες, 'Ιανουαρίου 18-25.

ΕΥΡΥΔΙΚΗ: Κολούμπια Ρίβερ 28.500 τον. περίπου σιτηρά Αἴγυπτο, δολ. 25 φίο, 5 ἡμέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 13-20.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 60.000 τον. γεννήματα 'Αμβοῦργο, δολ. 12,80 φίο, 10 ἡμέρες, 'Ιανουαρίου 12-18.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Ποταμό Μισσισσιπή 54.000 τον. γεννήματα Ρόττερνταμ, δολ. 12,60 φίο, ὀψιόν 'Αμβοῦργο δολ. 13 φίο, 10 ἡμέρες, 'Ιανουάριο 22-30.

ΠΡΩΤΑΓΚΟΝΙΣΤ: Τάμπα 20.000 τον. πέλλετς Ἄμστερνταμ, δολ. 16 φίο, 6 ἡμέρες, 'Ιανουαρίου 23-28.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Ποταμό Μισσισσιπή 84.000 τον. γαιάνθρακες Ἄμστερνταμ/Ρόττερνταμ/ Ἄμστερνταμ, δολ. 9.25 φίο, 20.000/ 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουάριο 25-Φεβρουαρίου 5.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 21,40 φίο, 12 ἡμέρες, τέλη Ἰανουαρίου.

ΠΑΛΟΜΑ: Βόρειο Εἰρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 13,50 φίο, 11 ἡμέρες, τέλη 'Ιανουαρίου.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

ΑΚΤΗ: Ἀμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Ἀνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ, δολ. 12,40 φίο, 4 ἡμέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουάριου 15-30.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ: Βόρειο Εἰρηνικό ΗΠΑ 34.000 τον. περίπου γεννήματα Αἴγυπτο, δολ. 25 φίο, 5 ἡμέρες /1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρίου 16-22.

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ: Ἀμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 22 φίο, 5 ἡμέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, ἄμεση.

ΝΙΟΒΗ: Χάμπτον Ρόντς 95.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Γκιζόν, δολ. 7,75, 7 ἡμέρες, τέλη Ἰανουαρίου.

ΜΕΡΙΤ: Μπουκάναν 65.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουνκέρκη, δολ. 7,40 φίο, 5 ἡμέρες, τέλη Ἰανουαρίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΚΑΝΑΡΗΣ: Κωνστάντζα 30.000 τον. περίπου λιπάσματα Κίνα, δολ. 36 φίο, 1.750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, πρῶτο 10ήμερο Ἰανουαρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τον. d.w. τοῦ 1985, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο ἄμεση, ταξίδι μέσω Δυτ. Ἀφρικῆς καί Ἀμερικ. Κόλπου, μέ ἐπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ἰαπωνία, δολ. 11.000 τήν ἡμέρα.

ΓΡΕΓΟΣ: 61.523 τον. d.w. τοῦ 1977, παράδοση Ἀμβέρσα Ἰανουαρίου 7, ταξίδι 50/70 ἡμερῶν μέ ἐπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.500 τήν ἡμέρα.

ΕΥΗΜΕΡΙΑ: 22.630 τον.d.w. τοῦ 1973, παράδοση Γιβραλτάρ Ἰανουαρίου 6-11, ταξίδι μέσω Δυτ. ἀκτῆς Ἀφρικῆς μέ ἐπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.000 τήν ἡμέρα.

ΑΝΤΖΕΛ Ν.: 26.974 τον. d.w. τοῦ 1974, παράδοση Μανίλα Ἰανουάριο, ἐπαναπαράδοση ΗΒ/ Κόντινεντ, δολ. 4.500 τήν ἡμέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ: 27.400 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Ρεκαλάδα Ἰανουαρίου 8-15, ἐπαναπαράδοση Γιβραλτάρ /Πάσσερο, δολ. 5.500 τήν ἡμέρα, πλέον δολ. 105.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ: 19.140 τον. d.w. τοῦ 1975, παράδοση Γεωργία ἀρχές Ἰανουαρίου, ταξίδι μέσω Νοτ. Ἀφρικῆς μέ ἐπαναπαράδοση Ἄντεν, δολ. 6.950 τήν ἡμέρα.

ΕΥΜΑΡ: 29.211 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Κινχουαγκτάο Ἰανουαρίου 10 τό ἀργότερο, ἐπαναπαράδοση Νοτ. Ἰαπωνία/ Νοτ. Κορέα, δολ. 5.600 τήν ἡμέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ: 64.200 τον.d.w. τοῦ 1987, παράδοση Ἀμβέρσα Ἰανουαρίου 9-13, ταξίδι μέσω Πουέρτο Μπολιβάρ μέ ἐπαναπαράδοση Ἰαπωνία, δολ. 13.250 τήν ἡμέρα.

ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 28.600 τον. d.w. τοῦ 1972, παράδοση Ρόττερνταμ ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Ἰνδία, ταξίδι 90 ἡμερῶν πρός δολ. 7.250 τήν ἡμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ: 17.154 τον. d.w. τοῦ 1980, παράδοση διερχόμενο Σκώ ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Βόρεια ἀκτή Νοτ. Ἀμερικῆς / Καραϊβική, δολ. 8.000 τήν ἡμέρα.

ΣΗ ΝΙΟΥΣ: 31.745 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Ρεκαλάδα Ἰανουαρίου 15-20, ἐπαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Ἀμβοῦργο, δολ. 7.500 τήν ἡμέρα, πλέον δολ. 100.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΡΟΟΥΖΜΠΑΝΤ: 26.257 τον. d.w. τοῦ 1972, παράδοση Ἀμβέρσα/ Ἀμβοῦργο Ἰανουάριο, ἐπαναπαράδοση Δυτική ἀκτή Ἰνδίας δολ. 7.200 τήν ἡμέρα.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΕΗΒ: 37.250 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση Ἰρλανδία Ἰανουαρίου 16-17, ταξίδι μέσω Βραζιλία μέ ἐπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ἰαπωνία, δολ. 8.500 τήν ἡμέρα.

ΑΣΤΗΡ: 22.312 τον. d.w. τοῦ 1974, παράδοση Κόντινεντ σέ συνέχεια προηγουμένου ταξιδιοῦ, ἐπαναπαράδοση Δυτική Ἀφρική, δολ. 6.675 τήν ἡμέρα.

ΑΠΕΞ: 29.221 τον. d.w. τοῦ 1973, παράδοση στόν πιλότο Ρόττερνταμ ἄμεση, ταξίδι μέσω Ἰμμινχαμ μέ ἐπαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 7.750 τήν ἡμέρα.

ΣΗΚΕΎ: 26.923 τον. d.w. τοῦ 1975, παράδοση Κέϊπ Πάσσερο, ταξίδι μέσω Ἀμερ. Κόλπου μέ ἐπαναπαράδοση Πόρτ Σουδάν, δολ. 7.435 τήν ἡμέρα.

ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 28.500 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση Κηλάντ ἄμεση, ταξίδι μέσω Αὐστραλίας μέ ἐπαναπαράδοση Δυτική ἀκτή ΗΠΑ, δολ. 5.000 τήν ἡμέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ: 38.830 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση Μπίν Κουασίμ, συνέχεια προηγουμένου ταξιδιοῦ, ταξίδι μέσω Νοτ. Ἀφρικῆς μέ ἐπαναπαράδοση Ἰαπωνία, δολ. 7.600 τήν ἡμέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 64.649 τον. d.w. τοῦ 1978, παράδοση Ἰαπωνία τέλη Ἰανουαρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Αὐστραλίας, δολ. 9.500 τήν ἡμέρα.

ΕΛΠΙΣ: 15.177 τον. d.w. τοῦ 1971, παράδοση Δυτική ἀκτή Νοτ. Ἀμερικῆς Ἰανουαρίου 14-16, ἐπαναπαράδοση ΚΜόντινεντ, δολ. 4.250 τήν ἡμέρα.

ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ: 17.224 τον. d.w. τοῦ 1978, παράδοση Χανόμ Ἰανουάριο, ἐπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 4.700 τήν ἡμέρα.

ΑΡΕΤΗ: 22.626 τον. d.w. τοῦ 1973, παράδοση ΣΚώ Ἰανουαρίου 17-25, ταξίδι μέσω Βαλτικῆς μέ ἐπαναπαράδοση Ἰαπωνία, δολ. 8.000 τήν ἡμέρα.

ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ: 20.144 τον. d.w. τοῦ 1973, παράδοση Ἰαπωνία Ἰανουαρίου 18-20, ἐπαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 4.500 τήν ἡμέρα.

ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ: 23.829 τον. d.w. τοῦ 1977, παράδοση Νότιο Ἀφρική μέσα Ἰανουαρίου, ἐπαναπαράδοση Ἰαπωνία, δολ. 5.500 τήν ἡμέρα.

ΚΑΜΑΤΕΡΗ: 22.356 τον. d.w. τοῦ 1978, παράδοση Ἰαπωνία, Ἰανουαρίου 18-20, ἐπαναπαράδοση Ἐρυθρά Θάλασσα δολ. 6.500 τήν ἡμέρα, ὀψιόν ἐπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 5.800 τήν ἡμέρα.

ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ: 23.440 τον. d.w. φρέντσιπ τοῦ 1983, παράδοση Νέα Ὀρλεάνη / Παναμά Ἰανουαρίου 25 - Φεβρουαρίου 5, ἐπαναπαράδοση Δυτική Μεσόγειο, δολ. 8.750 τήν ἡμέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: 17.590 τον. d.w. τοῦ 1977, παράδοση Πολωνία ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ἰαπωνία, δολ. 7.650 τήν ἡμέρα.

ΟΝΥΞ: 30.853 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Ντῶρμπαν τέλη Ἰανουαρίου, ἐπαναπαράδοση Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 6.000 τήν ἡμέρα, πλέον 80.000 δολ. γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΘΕΜΙΣΤ. ΠΕΤΡΑΚΗΣ: 25.539 τον. d.w. τοῦ 1982, παράδοση Γιβραλτάρ Ἰανουάριο, ταξίδι μέσω Καζαμπλάνκας μέ ἐπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ἰαπωνία, δολ. 7.200 τήν ἡμέρα.

ΜΕΛΕΤΗ: 72.063 τον. d.w. τοῦ 1975, παράδοση Φιλιππῖνες Ἰανουαρίου 25-30, ταξίδι μέσω Ταϋλάνδης μέ ἐπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.500 τήν ἡμέρα.

ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ: 37.734 τον. d.w. τοῦ 1985, παράδοση Ἄμστερνταμ τέλη Ἰανουαρίου, ταξίδι μέσω Τουρκίας μέ ἐπαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 9.000 τήν ἡμέρα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.548 τον. d.w. τοῦ 1970, παράδοση Ταϋλάνδη Ἰανουαρίου 25-30, ἐπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.000 τήν ἡμέρα, πλέον δολ. 75.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΜΑΓΔΑ Π.: 34.194 τον. d.w. τοῦ 1974, παράδοση Κόντινεντ ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 7.500 τήν ἡμέρα.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Ὀργανισμός ἱδρυθείς ὑπό σημαινόντων Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1986 ἦταν 15.729.000.000 δολλάρια.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἤ εἰς τούς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ΑΡΙΑΝΑ: 41.052 τον. d.w, τοῦ 1973, παράδοση Βανκούβερ Ἰανουαρίου 10-20, ἐπαναπαράδοση Σιγκαπούρη /Ἰαπωνία, δολ. 5.650 τήν ἡμέρα, πλέον δολ. 166.500 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 58.730 τον. d.w. τοῦ 1981, παράδοση Ἀναμπα τέλη Ἰανουαρίου, ταξίδι μέσω Καμσάρ μέ ἐπαναπαράδοση Ὠγκινίς, δολ. 10.800 τήν ἡμέρα.

ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ: 22.631 τον. d.w. τοῦ 1973, παράδοση Χιοῦστον ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Αἴγυπτο, δολ. 8.100 τήν ἡμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΙΛΙΚΟΣ: Ἰνδονησία 80.000 τον. Κβινάνα, WS 87,5, Ἰανουαρίου 6.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Ὁμάν 240.000 τον. Ἄπω Ἀνατολή, WS 40, Ἰανουάριο.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά ΗΠΑ, WS 150, Ἰανουαρίου 8.

ΝΕΣΤΩΡ: Βομβάη 35.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ἀμερικ. Κόλπο, δολ. 740.000 κατ' ἀποκοπή, Ἰανουαρίου 4.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. μέρος φορτίου Μάρκους Χούκ, WS 97,5, Ἰανουαρίου 10.

ΜΠΟΝΝΥ: Χάουντ Πόϊντ 80.000 τον. μέρος φορτίου Γουϊλχελμσχάβεν, WS 82,5, Ἰανουαρίου 6.

ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ: Ἐς Σάϊντερ 80.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 92,5, ἄμεση.

ΜΑΡΙΚΑ Π.: Μπουαίρ 80.000 τον. μέρος φορτίου Ἀμερ. Κόλπο WS 105, Ἰανουαρίου 5.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Ἀμβέρσα /Ρόττερνταμ/ Ἄμστερνταμ 28.000 τον. καθαρά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 175, Ἰανουαρίου 5.

ΟΘΟΝΗ: Τῆς 28.500 τον. Κόντινεντ, WS 140, Ἰανουαρίου 5.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Κάϊο ντέ Ἄρκας 75.750 τον. Σαϊντ Τζέημς, WS 105, Ἰανουαρίου 9.

ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ: Χάουντ Πόϊντ 67.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 80, Ἰανουαρίου 7.

ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΙΙ: Ράς Λανούφ 35.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 150, Ἰανουαρίου 10.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ: Τσιταγκόγκ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 177,5, Ἰανουαρίου 8.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Κωνστάντζα 29.000 τον. καθαρά Μεσόγειο WS 160, ὀψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 15, ὀψιόν Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ WS 175, Ἰανουαρίου 7.

ΔΗΛΟΣ: Καζαμπλάνκα 16.000 τον. νάφθας, μέρος φορτίου, Λαβέρα, δολ. 120.000 κατ' ἀποκοπή, Ἰανουάριο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Κωνστάντζα 28.500 τον. καθαρά Ἰταλία, WS 160., Ἰανουαρίου 7.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 83,75, Ἰανουάριο.

ΚΟΡΟΛΛΑ: Κοβενάς 70.000 τον. μέρος φορτίου Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ/Ἀμερ. Κόλπο, WS 120, Ἰανουαρίου 11.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. μέρος φορτίου Νότιο Κορέα, WS 42,5, Ἰανουάριο.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ: Ἐλ Παλίτο 45.000 τον. Μπαίηγουεη, WS 167,5, Ἰανουαρίου 10.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Σαϊντ Κρουά 50.000 τον. μέρος φορτίου Ἀκτή Ἀλτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 169, Ἰανουάριου 15.

ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΙΙ: Ἑλλάδα 23.500 τον. καθαρά Ντοντζές, WS 189,5, Ἰανουαρίου 12.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Σαϊντ Κρουά 42.000 τον. καθαρά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 145, Ἰαναουαρίου 15.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Βραζιλίας 31.000 τον. καθαρά ΗΠΑ, WS 145, Ἰανουαρίου 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά ΗΠΑ, WS 153, Ἰανουαρίου 21.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μοντρεάλ 80.000 τον. μέρος φορτίου Ρόττερνταμ, WS 117,5, Ἰανουαρίου 11.

ΦΙΛΙΚΟΣ: Πέρσικό Κόλπο 65.000 τον. Μομβάσα, WS 165, Ἰανουάριο.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Ἀρζοῦ 75.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 100, ὀψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 95, Ἰανουάριο 12.

ΛΕΝΙ: Περσικό Κόλπο 100.000 Τσιταγκόγκ, WS 119,5, Ἰανουάριο.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Μπράς Ρίβερ 79.000 τον. μέρος φορτίου Ἰταλία, WS 87,5, Ἰανουαρίου 19.

ΑΕΛΛΩ: Μεσόγειο 60.000 τον. καθαρά Περσικό Κόλπο, δολ. 600.000 κατ' ἀποκοπή, Ἰανουάριο.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Βόρειο Θάλασσα 67.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 87,5, Ἰανουάριο 19.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Ἀνατολ. ἀκτή Καναδᾶ 28.000 τον. καθαρά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 167,5 Ἰανουάριο.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Ἀϊν Σούκχνα, WS 40, Ἰανουάριο.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Βραζιλία 49.000 τον. Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ/Ἀμερ. Κόλπο, WS 139,5, Ἰανουάριο 20.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ἰνδία, WS 250, Ἰανουάριο.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ὁ καινούργιος χρόνος ἄρχισε μέ μιά χαρακτηριστική ἡσυχία γιά νά φανεῖ γρήγορα ὅτι τό ἐνδιαφέρον ὑπάρχει καί ὅτι τά κύρια ἐμπόδια στήν ἀνέλιξη τῆς ἀγορᾶς εἶναι καί θά εἶναι ἡ σπάνις πλοίων καλῶν προδιαγραφῶν καί οἱ ὑψηλές ἰδέες τῶν πλοιοκτητῶν.

Ἀπουσία ἀξιόλογης δραστηριότητος στίς παραγγελίες γιά νέες ναυπηγήσεις καί μιά ἀγορά διαλύσεων σέ ὑψηλές τιμές πείθουν ὅτι οἱ ἀξίες θά παραμείνουν ἐπίσης ὑψηλές, διαπίστωση πού ἀρχίζει νά παραμερίζει τούς δισταγμούς ἀριθμοῦ ὑποψηφίων ἀγοραστῶν.

Γενικά, ὅπως ἐλέχθη, ἡ δραστηριότητα ὡς πρός ἀριθμό καί ὄγκο ὑπῆρξε περιορισμένη, πράγμα ἀπόλυτα κατανοητό ἀφοῦ λίγες μόνο ἐργάσιμες ἡμέρες ἀπέχουμε ἀπό τήν Πρωτοχρονιά. Ἄς σημειώσουμε:

Δεξαμενόπλοια:

M/T ORIENTAL MAJESTY (138.000/72) δολ. 7.250.000.

— M/T ARROW BEAVER (46.800/85) δολ. 18.000.000.

— M/T AVANTI (40.700/85) δολ. 17.750.000.

Μπάλκ κάρριερς:

— M/V TAGELUS (120.000/72) δολ. 7.200.000.

— M/V BOCITA (119.500/74) δολ. 9.500.000.

— M/V NORWEGIAN SEA (36.080/69) δολ. 2.700.000.

— M/V ALANI (21.450/77) δολ. 3.900.000.

— M/V RADANG (19.500/71) δολ. 1.850.000

Πλοῖα γενικοῦ φορτίου:

— M/S MARITSA PATERAS (17.000/77) δολ. 3.500.000.

— M/S SEANYMPH (SD14/70) δολ. 1.200.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ἡ ὑψηλή ναυλαγορά καί ἡ ἐξ αὐτῆς προσμονή ἀποκομιδῆς κερδῶν ἀκόμα καί γιά τά παλαιότερα πλοῖα, ἀφ' ἑνός, καί ἡ κάπως αὐξημένη ζήτηση παλαιοσιδήρου σέ Ταϊβάν, Κίνα καί Ἰνδία, περιόρισαν τήν προσφορά καί ἐνέτειναν τή ζήτηση χωρητικότητος πρός διάλυση μέ ἀποτέλεσμα τή συγκράτηση τῶν τιμῶν σέ ὑψηλά ἐπίπεδα μέ μᾶλλον ἀνοδικές τάσεις.

Καί ἐνῶ διαφαίνεται ἐπάνοδος τῆς Ταϊβάν στήν ἀγορά καί ἡ τιμή τοῦ παλαιοσιδήρου στήν Ἰνδία αὐξάνεται κατά δολ. 15 περίπου, ἡ Κίνα ἐπανέρχεται δειλά - δειλά καί τό Μπαγκλαντές διεκδικεῖ θέση στή λίστα τῶν ἀγοραστριῶν χωρῶν.

Ἄς παραθέσουμε ὅμως, μερικές πράξεις (LTD):

Ταϊβάν:

— M/V FORTUNE I (7.800) δολ. 176

Κίνα:

— T/T MEKHANIK (13.300) δολ. 190.

Ἰνδία:

— M/S LUCKY FORCE (5.843) δολ. 186

— M/S CIUDAD DE CIENFUEGOS (5.500) δολ. 191

— M/S SUMADI A (4.896) δολ. 188

— M/V TENBERG (4.830) δολ. 186

— M/S ZERMOS (4.100) δολ. 182

Μπαγκλαντές:

— M/T BALDONE (7.211) δολ. 193.50

— M/S BEZHITSA (5.700) δολ. 186

— M/TS CONG HUA (4.549) δολ. 192

— M/S RUI CHANG (4.500) δολ. 180

Ἱσπανία:

— M/S SERENA (6.723) δολ. 80

Γιουγκοσλαβία

— M/S PULA/ZADAR (2.100) δολ. 85

Ἡ Νότια Κορέα, ἀπούσα ἀπό τή διεθνή ἀγορά ἐδῶ καί ἀρκετό χρόνο, δέν ἀκούστηκε καθόλου. Πιστεύεται ὅτι ἡ ἀναμενόμενη εἴσοδος τῆς Ταϊβάν, σέ συνδυασμό μέ τό Ἰνδικό ἐνδιαφέρον, θά προκαλέσουν ἄνοδο τῶν τιμῶν, πού πρός στιγμήν πιθανόν νά κάμψουν οἱ ἑορτές τοῦ Νέου Κινεζικοῦ Ἔτους.

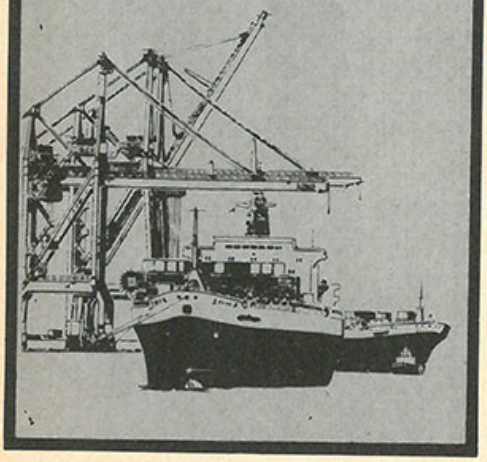
CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.

NAFTIKA CHRONIKA



A PANEUROPEAN FLAG?

At a recent congress of the Mediterranean Institute of Sea Transport (IMTM) the subject of creating of Paneuropean flag was discussed and produced the following alternatives.

The first was a prososal to set up a symbolic Paneuropean flag which would complement but not replace national flags. Since only a sovereigh state can maintain a register and since Europe is not a state, the symbolic flag would serve to persuade nations of the need to recognise a number of community level rules which would in turn allow the provision of certain advantages of mainly a financial character.

The second was a proposal to use the flag of Luxembourg to create a resister which would allow the application of entirely new rules, since this country has had no interest at all in the matter so far. Such a flag would be respected and competitive and would be acceptable to the unions, quaranteeing to third world seamen working conditions equal to those in their country of origin. The only problem here is what criteria to set by which an ECC ship could be entitled to fly the flag of Luxembourg.

Obviously the subject needs more study and more discussion because any solution which would contain full safeguards would be in danger of doing nothing more than adding another "subsidiary" register and perhaps another flag of convenience.

GREEK OWNED SHIPPING REMAINS STABLE
2.534 ships — 47.536.688 grt
GREEK FLAG ACCOUNTS FOR 46.13% OF GREEK-OWNED TONNAGE

On the whole, Greek Shipping remained stable in 1987 with a small reduction of only 12 units and an increase in total tonnage of about 2 million grt. This is due to increased purchases and reduced sales and scrappings compared to the previous year.

As far as the Greek flag is concerned, however, it lost 199 units and 3.1 million grt. in tonnage during 1987. Between the end of 1985 and the end of 1987 Greek - owned shipping was reduced by 266 units while, during the same period, total tonnage increased by 627,813 grt. and perhaps more, since it is not possible to trace all the ships controlled by Greek interests and flying foreign flags.

It must be remembered that from 1985 a procedure was introduced by which the total strength of Greek-owned shipping was calculated in terms of ships carrying dry and liquid cargoes only (cargo ships, tankers, bulk carriers) of more than 1,000 grt. and excluded passenger and other ships regardless of tonnage.

This was necessary first in order to avoid the confusion that would have been caused by the inclusion of smaller ships and ships in special categories such as passenger ships, tugboats, salvage vessels, fishing vessels, etc. Secondly, in order to keep track of the situation with regard to ocean - going shipping, which is more important than anything else. However, in spite of our efforts to be as accurate as possible, there are cases where foreign - flag ships bought by Greek interests, retain the same name and flag and no announcement is made of the transaction in which case it might escape our attention.

In 1987, 15 newbuildings were added to the Greek-owned fleet totalling 330.305 grt. and 290 second - hand ships totalling 6,932,173 grt. In the same year, 178 ships totalling 3,009,668 grt. were sold to non-Greeks and another 131, totalling 2,295,814 grt. were sold for scrap. Finally, 15 ships of 288,359 grt. were classed as total losses.

Of the 290 ships bought in 1987 only 64 (22%) were registered in Greece. Last year's percentage was 28.7, in 1985 it was 32,5 and in 1984 it was 50. Of the rest, 17 ships of 762,278 grt. were registered in Monrovia, 33 of 665,590 grt. in Panama, 153 of 3,600,735 in Cyprus, eight of 129,063 in Malta, eight of 419,527 grt. in the Bahamas, five of 19,679 grt. in Honduras and one of 2,335 grt. in Sri Lanka. Owners showed a preference for the "smaller" flags and both Liberia and Panama lost Greek - owned tonnage in 1987 while the Cyprus flag now has 11,798,506 grt. in Greek-owned shipping or 25% of total Greek - owned tonnage, has become a serious competitor to other flags of convenience and continues to absorb ships that transfer from Greek registry.

The Greek flag lost 199 ships of 3,176,630 grt. in 1987 which was less than the loss in 1986 (339 ships of 3,582,040 grt.) and in 1985 (369 ships of 4,864,075 grt.).

At the end of December 1987, the Greek-flag fleet of ships of more than 1,000 grt. consisted of 1,010 cargo ships and tankers totalling 21,006,751 grt.

Total Greek-owned tonnage at the end of 1987 stood at 2,534 ships of 47.536.688 grt.

THE PRIMARY TARGET: ATTRACTING SHIPS TO THE GREEK REGISTER

The Minister of Mercantile Marine, Mr. Evangelos Yannopoulos, in an interview with "Naftika Chronika", declared that his ministry's primary target is to attract all Greek - owned ships to the national register. He admitted that Greek owners, whose patriotism and national pride were never in doubt, were obliged to resort to other solutions by the unprecedented crisis of past years and stressed that the ministry would tackle immediately all those problems which affected the competitiveness of Greek flag ships directly or indirectly.

Mr. Yannopoulos added that shipping is a matter of national importance for the country and the people and that its institutional framework would remain unchanged. At the same time, this framework would be examined to see if there any means of making it even more inviolable.

Finally, Mr. Yannopoulos gave an assurance that NAT pensions would be paid regularly and without fail and that the ministry would also make every effort to improve training in order that Greek ships could be provided with able and efficient officers and crews. The ministry's services also, he said, would be restructrured in order to carry out their duties more effectively.

THE WORLD FLEET

The world fleet continues to shrink, as it has done since 1982, and was reduced during 1987 by 1.4 million grt. This is a small figure compared to the 11.4 million grt. reduction marked in the previous year and the between 2-4 million grt. reductions of the preceding years.

The fleets which grew most according to figures released by Lloyd's Register were those of Cyprus (by 5m grt.), Bahamas (by 3.1 m.), Panama (2m.), the Philippines (1.8 m.), Gibraltar (1.2 m.) and Iran (1.1 m.). Those which lost most where Greece (4.8 m.), Britain (3.1 m.), Norway (2.9 m.), Japan (2.6 m.) West Germany (1.2 m.), and Liberia (1.2 m.).

Today, the world fleet consists of 75,240 ships totalling 403,498,122 grt. or 640,764,094 dwt. Of these, tankers and chemicals carriers make up 131,125,000 grt., LPG carriers 9,784.000 grt., combined carriers 131,028,000 grt., cargo ships 72,166,000 grt., container ships 21,089,000 grt., various others 5,112,000 grt. and non-merchant ships 33,194,000 grt. The largest reduction was marked by tankers (1.4 m. grt.) followed by bulk carriers (1.08 m. grt.) and cargo ships (1.07 m. grt.) while the largest growth was in container ships (1.5 m. grt.).

In terms of size, ships of more than 100,000 grt. (or 200,000 dwt) were reduced to 444 in 1987 compared to 512 in 1986. Of these, 110 are above 140,000 grt. and include four OBO's.

In terms of age, 39% of the world fleet is below ten years of age while only 5% is more than 25 year old. Germany leads the field with 73% of its fleet below 10 years of age, followed by Japan with 61%, Brazil with 59% and Hong Kong with 54%. The countries with the oldest ships are Canada with 49% of its fleet above 20 years of age, the USA with 31%, Malta with 31%, Egypt with 28% and East Germany with 27%. It is interesting to note that 73% of all tankers (4,355 ships out of a total of 6,490) are above 10 years of age.

Finaliy, tonnage lost for various reasons amounted to 265 ships of 2.6 million grt. This figure is larger by 957,000 tons than the previous year's figure but smaller by 42 ships. Scrapped tonnage amounted to about 20.3 million tons or 2 million less than in the previous year.

The 20 countries with mechant tonnage exceeding the 5 million grt. figure are listed below with the difference from the previous year in brackets (figures in thousand tons).

Liberia	51,412 (- 1,237)
Panama	43.255 (+ 1,950)
Japan	35,932 (- 2,556)
USSR	25,232 (+ 271)
Greece	23,560 (- 4,831)
USA	20,178 (+ 277)
China (plus Taiwan)	16,854 (+ 1,015)
Cyprus	15.650 (+ 5.033)
Bahamas	9.105 (+ 3.120)
Philippines	8,681 (+ 1.759)
Britain	8,505 (- 3.063)
Hong Kong	8,035 (- 145)
Italy	7,817 (- 79)
South Korea	7,214 (+ 30)
Singapore	7,098 (+ 830)
India	6,726 (+ 186)
Norway	6,359 (- 2,935)
Brazil	6,324 (+ 112)
France	5,371 (- 565)

Readers will notice the absence of traditionally maritime countries such as Spain, Denmark, Germany and Holland which now dispose of tonnage ranging between 4.9 and 3.9 million grt.

●

BAHAMAN PARADISE

After the age-old supremacy of Panama and Liberia in the flag of convenience field, some newcomers have made spectacular progress in the past year. Cyprus alone added 5 million tons to its register while the Bahamas added more than 3 million.

Once a British colony, the Bahamas gained independence in 1973 and created a sort of "open register" in 1976 which became popular in 1983 when Exxon transferred 10 liberian - flag tankers to Bahaman registry. The 3 million grt. in 1984 became 5 million in 1985 and 9 million in 1987 placing the Bahamas tenth on the world tonnage list with more tonnage than its former mother - country.

The advantages of Bahaman registry can be summarised as follows: Looser administrative regulations particularly with regard to manning. No danger of nationalisation or confiscation. The ability to conceal a ship's true nationality in the event of a boycott, etc, No requirement to set up a company in the Bahamas or install a head office. No taxes on income or profits and an inviolable bank secrecy. The only charges are registration frees of $ 1.10 per net tonnage and annual dues equal to one tenth of the original registration fee.

●

ACCIDENT RATE OF GREEK - OWNED SHIPPING

Between November 1986 and October 1987 there was a rise in accidents to Greek - owned ships with a total of 354 cases last year compared to 313 cases in the 1985 to 1986 period. Nevertheless, the accident rate has marked a downward trend since 1978 following the improved quality of the fleet and the constant efforts by shipping companies to educate their officers and crews in accident prevention.

Total losses in 1987 were 22 compared to 25 in the previous period with a corresponding loss of 337,758 grt. in 1987 compared to 396,797 in 1986.

Also, in 1987 there was an increase in sinkings (11 compared to 9 in 1986) and in collisions and engine damage.

On a world scale, during the same period, there were 124 cases of accidents which led to total losses involving 1,111,887 grt. of which 22 ships of 337.668 grt. were Greek - owned. Of these, 14 were cargo ships (57,493 grt.), five were bulk carriers (153,212 grt.) and three were tankers (127,053 grt.).

●

GREEK OWNED TONNAGE ON ORDER

Only nine ships are on order for Greek owners at the present time totalling 231,150 dwt. Of these, four are product carriers totalling 157,600 dwt., two are multipurpose cargo ships of 45,400 dwt. and the others are three bulk carriers of 146,350 dwt.

In 1987, Greek owners took delivery of 19 newbuildings totalling 499,948 grt. of which 10 were tankers (product carriers) of 246,360 grt., eight were bulk carriers of 240,625 grt. and one was a cargo ship of 12,963 grt. Eleven of them were registered in Greece, two in Liberia, one in Cyprus and five in Panama.

●

SANKO RESURFACES

Our readers will no doubt recall the famous Sanko bankruptcy some years ago. Today, this giant group has been fully reconstituted and is looking forward to normal profits this year, after depreciation, to the tune of 2 billion yen.

The turnover this year is estimated at 80 billion yen while the company suffered a loss of 300,000 yen last year. The turning point was in June last year, resulting from the improvement in the freight market and the effective paring to the bone of expenses, particularly with regard to crew and repair costs.

Today, Sako operates 150 vessels of 8,935,000 dwt. including many tankers of which 85 are newbuildings. The company employs 728 persons of whom 472 are seamen.

●

50 YEARS AGO

— Our shipping problem rests on three points: the renewal of the fleet, the proper training of shipboard personnel and, as a consequence of the first two, an improvement in the insurance position of our flag.

— According to the president of the U.S. Maritime Commission, 75 laid-up and government - owned vessels have either been sold or scrapped by the Commission in the last five months of 1937.

— On 18th December 1937, the s.s. "Ellin" was launched at the Bartram yards of Sunderland. This is the first order placed there by the S.G. Embiricos company.

— We have already reported that Messrs. S. Stamatelatos and J. Scarlatides of Shanghai have bought six Chinese steamships. We now learn they are to fly the Greek flag and be registered in Cephalonia.

— The small cargo steamship "Elpiniki" owned by Mr. Coumandaros ran aground at the entrace to Chania harbour on January 14.

YEAR END MARKET REVIEW

As the new year begins it can be safely said that the crisis in the drycargo freight market, the longest in modern shipping history, is finally over. The upward trend that began last summer and the forthcoming "opening" of the South American (Plate) and Great Lakes markets all bode well for the first half of 1988. The turning point will come in the first summer months of 1988 when the balance between supply and demand will again be tested. If the world fleet manages to pass that test then the prospects of a healthy frieght market thorughout the year will be good.

There is no doubt that grain cargoes were the main cause of the improved market with a return to normality for shipments to the Far East and renewed buying by the Soviets.

Coal Cargoes and iron ore followed the upward trend set by grain and they in turn drove the market for dry cargoes even higher. Sugar and fertilisers gave employment to a sizable number of medium and small - sized vessels with China and India the main customers for the latter.

The consequence of a market in which freight rates more than doubled in the past ten months on certain routes was a dramatic rise in timecharter rates. There were cases of Panamax - type ships going for more than 10,000 dollars per day - a rate unheard of since 1981.

However, uncertainties remain and the executive committee of INTERCARGO which met last month, again emphasised the need for caution generally and particularly in newbuildings because of the uncertain future of the market as no significant change of demand can be anticipated.

On the whole 1987 has been a better year for the tanker industry than 1986. According to figures from INTERTANKO voyage liftings until December were 6,9% higher in 1987 (509 million tons) than for the same period in 1986 (476 million tons) and 26% larger than in 1985 (403 million tons). The unused capacity due to part cargo has decreased from 5.3 million tons in 1986 to 4.4. million on average during the first 11 months of 1987.

The freight rates increased with the volume of trade. The average freight rates until October last year have been higher for both 30,000 dwts Caribbean -U.S. Gulf, 70,000 dwts UK - U.S. and for VLCCs AG-West compared to the same period in 1986. A part of the increase in VLCC rates has been needed to cover increasing war risk rates in the Middle East Gulf.

There has been a drastic decrease in the tonnage laid up from 17.0 million dwt at the beginning of the year to 11.0 million dwt in early December. The record level of about 85 million dwt tanker and combined tonnage laid up, was reached in the middle of 1983. Floating storage has decreasd from 20.1 to 12.0 mill dwt over the same period. Deliveries have approximately offset scrapping, and the total tankers and combined fleet has decreased marginally from 268.0 dwt to 266,5 million dwt over the period. About 7.2 million dwt has been sold for scrapping, of which 3.8 mill dwt VLCCs.

The increased optimism in the tanker market has not resulted in a major increase in newbuilding orders. The orderbook at the beginning of 1987 was 17.4 million dwt and increased to 21.2 million dwt or about 8% of the current fleet at the beginning of December 1987.

The tanker market can be said to be going through a mini boom with the price of oil falling and evidence of that lies in the high ship values which are supported also by high replacement costs.

As far as the sale and purchase market is concerned, ship values rose far out of proportion to the improvement in the freight market, perhaps in compensation for the fact that last February they were still near the nadir market of the summer of 1986. But buying interest remained high throughout the year.

Scrap prices also rose to astronomical heights and when the Taiwan yards could take no more, the scrapyards of China, India, Bangladesh, Thailand and Pakistan came out of hibernation and bought at fairly high prices. Demand in the Mediterranean area, however, was low, with Turkey, Yougoslavia and Spain the main customers, in that order. It seems as though scrap prices will remain stable in the medium term with perhaps a further rise.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.

SHIPPING & TRADING TME

"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
• TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. - P.O. BOX 80240 - 185 10 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213
TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 3825 - 21 2021 TME GR
FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνῶστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 4.500 (ἔναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 5.000 (ἔναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μέ τήν εἰδική τιμή τῶν Δρχ. 5.000 συμπληρῶστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἤ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά, Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιᾶς.

Ὀνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Ὑπογραφή:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = ἀνεχώρησε — δ = διήλθε — ε. = ἔφθασε)
(δ = δεξαμενόπλοιο — μ = μικτό)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέϊρα 9/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ἐπισκευές Πειραιά 3/11
ΑΓΑΠΗ	69	10006	πρός Τσιταγκόγκ 21/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	ε. Πειραιά 6/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Μπουέντος Ἄϊρες 24/11
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	πρός Γαλλία 24/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	ε. Φιλαδέλφεια 15/11
ΑΓΙΑΞ Α.Σ.	85	23074	α. Βενετία 11/11
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	πρός Γιοκοχάμα 18/11
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	δ. Ντόβερ 18/11
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	πρός Ἀμβούργο 2/11
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	πρός Ἰψγουίτς 26/11
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	πρός Βενεζουέλα 19/11
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	στό Ἄμστερνταμ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Ρίο Ἰανέϊρο 20/11
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Βενετία 23/11
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427	πρός Τόφτε 5/11
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	ε. Βηρυτό 17/11
ΑΘΛΟΝ	79	10428	ε. Κόμπε 21/11
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898	πρός Τεκιρντάγκ 30510
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	πρός Ἰράν 9/9
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	πρός Τσίμπα 13/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	πρός Μανζαγίλο 2/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	ε. Μόντρεαλ 25/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Τολέδο 20/11
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Γιβραλτάρ 27/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	α. Ντῶρμπαν 29/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	ὑψωσε κυπριακή
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	πρός Τζέντα 4/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Κοτονού 14/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	πρός Αὐστραλία 24/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	πρός Ρίτσαρντ Μπαίη 9/11
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Ντόβερ 28/11
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869	δ. Γιβραλτάρ 18/11
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Χαρμάκ 25/11
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Πενάγκ 20/11
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Μπάνμπουρυ 17/10
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	πρ. «Τζώρτζια Τ.»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	πρός Αὐστραλία 20/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙ.	77	1598	πρός Ραμπίχ 10/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ.	77	1584	πρός Ἀγγλία 3/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στό Μπαντάρ Ἀμπάς
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Λειξόες 20/11
ΑΛΙΑΣ	82	4180	πρ. «Yuksel Guler»
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Ἄνγκρα ντός Ρέϊς 10/11
ΑΛΙΝΕ	63	10383	πρός Ντακάρ 24/11
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 21/11
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάϊ 4/11
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Ντῶρμπαν 19/11
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	δ. Παναμᾶ 7/11
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	πρός Βιτόρια 5/11
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	πρός Σιγκαπούρη 19/11
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	πρός Τσίμπα 21/11
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Νέλσων 17/11
ΑΛΜΑΡ	69	10373	πρός Ἀμβέρσα 24/11
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246	ε. Ἀλεξάνδρεια 13/11
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Χάμιλτον 24/11
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	17355	ε. Γιρύροπορτ 27/11
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	12963	α. Κάντα 17/11
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Βομβάη 16/11
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Γιοκοχάμα 2/11
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	α. Γκρήνοκ 28/11
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	α. Ἔϊβονμαουθ 15/10
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	πρός Ἀλάσκα 13/11
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Βρέμη 15/11
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	δ. Παναμᾶ 25/11
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	πρός Μπράνσβικ 6511
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	πρός Γένοβα 26/11
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Πόρτ ὄφ Σπαίην
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	πρός Ζανζιβάρ 19510
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	πρός Καοσιούγκ 27/10
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	πρός Μπαγκόγκ 7511
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ὁτό Σαχ Μπαχάρ 7/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	πρός Παπεετέ 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	πρός Ν. Ἀφρική 25/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Σάντος 23/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	πρός Ταϊβάν 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	α. Μπορντώ 17/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΗΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	α. Σάρροχ 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348	πρός Ἰαπωνία 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	πρός Παναμᾶ 26/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	ε. Κουϊνκουαντάο 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	ε. Ἀμβέρσα 27/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ)	82	24655	α. Νόρθπορτ 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	πρός Ὤκλαντ 27/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Ντῶρμπαν 13/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	πρός Αἰθιοπία 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	πρός Ἀλεξάνδρεια 1/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. Γουϋάλα 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	α. Ἀμβέρσα 21/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	πρός Ἰνδονησία 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	ε. Κολούμπια 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ'	79	10993	ε. Ἀμβούργο 28/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Σάν Φραντσίσκο 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	πρός Σαντανάν 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Δουνκέρκη 21/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	πρός Σαβόνα 23/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Π. Σάϊδ 18/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Χόγκ Κόγκ 10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Σιγκαπούρη 4/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	πρός Κήλαγκ 7/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Τζακάρτα 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	ε. Τζέντα 11/10
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	α. Ν. Ὀρλεάνη 19/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	πρός Γιάνμπου 20/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	πρός Φός 25/11
ΑΝΑΦΗ	85	34400	α. Γιούροπορτ 21/10
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Πόρτ Μωχ. Μπ. Κασίμ 17/11
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Μπιλμπάο 19/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	πρός Ντουμπάϊ 25/11
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	ε. Χάϋ Πόϊντ 26411
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Φός 19/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	πρός Ὅϊτα 11/10
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	ἀργεῖ Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	πρός Γιοκοχάμα 13/11
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Αὐγούστα 24/11
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	πρός Νταμάμ 23/11
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	πρός Λάγος 7/11
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	πρός Σουάο 18/11
ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Μασάν 30/10
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	πρός Λουάντα 7/11
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	πρός Ἀλγιέρι 6/11
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	πρός Σιγκαπούρη 23/11
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	πρός Μπαγκόγκ 20/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	πρός Κωνστάντζα 16/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	α. Ἀμβούργο 6/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ·ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Ν. Ὀρλεάνη 20/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Σάντος 23/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	α. Τζέντα 9/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	ε. Δαμιέττα 23/11
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	72	6666	ε. Λά Παλλίς 19/11
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	πρός Μίλνερ Μπαϋ 15/11
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Μπ. Ἄϊρες 23/11
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Λεμεσσό 22/11
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	α. Σιγκαπούρη 18/11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ)	81	30622	πρός Ἀρούμπα 19/11
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	πρός Οὔμπε 19/11
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	πρός Σάο Σεμπαστιάο 31/10
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Σέτε 21/11
ΑΠΕΞ	73	16397	α. Σικάγο 17/11
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	πρός Ρόττερνταμ 11/11
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Πόρτ Μπολιβάρι 14/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506	πρός Πειραιά 26/11
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	πρός Ἰαπωνία 13/11
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Πόρτ Ἄλμπερνι 23/11
ΑΡΓΩ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	73	31279	α. Τεργέστη 20/11
ΑΡΕΤΗ	73	13631	πρός ΗΠΑ 21/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.	72	20239	ε. Τζέντα 14/11
ΑΡΗΣ	71	15119	πρός Ρόττερνταμ 31/10
ΑΡΙΑΔΝΗ	68	45678	πρός Μίνα Καμπούς 25/10
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Ταϊτσούγκ 14/11
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	ε. Ρίο Ἰανέϊρο 18/11
ΑΡΙΩΝ	73	13633	πρός Μπ. Ἀμπάς 16/9
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Μπρισμπαίην 27/11
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	πρός Στέφενβιλ 20/11
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Χιροχάτα 6/11
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	ε. Τσίμπα 20/11
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	πρός Μπρίστολ 10/11
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	πρός Ὑγεμέν 10/11
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	πρός Νορρκόπιγκ 7/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	πρός Χάϋ Πόϊντ 17/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	πρός Ρόττερνταμ 10/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Λονδίνο 29/11
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	πρός Κανάριες Νήσους 12/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	πρός Ντῶρμπαν 28/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρός Σαουδική Ἀραβία 31/10
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	πρός Νορβηγία 15/11
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ε. Ταϊτσούγκ 11/11
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναπηγ. Αἰόϊ

ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Γένοβα 23/11
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	πρός Ἄκαμπα 15/11
ΑΣΛΕΎ	70	13363	ε. Χάμιλτον 21/11
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065	πρός Ἐς Σιντέρ 25/11
ΑΣΤΕΡΙΞ	81	34447	πρός Ἰαπωνία 9/11
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Ἀμβέρσα 24/11
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	πρός Ν. Χαμσάϊρ 22/11
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ)	74	18309	στόν Πειραιά 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	ε. Χάμιλτον 18/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	πρός Σ. Κρουάζ 3/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	ε. Μαντράς 24/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456	α. Βανκούβερ 12/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	πρός Βισμάρ 13/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΪΥ	78	5868	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	πρός Γένοβα
ΑΤΛΑΣ	77	11804	πρός Κων/πολη 7/11
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	ε. Λοριέντ 7/11
ΑΥΛΙΣ	72	16402	πρός Μπαγκλαντές 21/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	πρός Γκουαγιακούϊλ 18/11
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Πόρτ Ἄλφρεντ 30510
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	ε. Μπαχρέϊν 28/11
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	φτήν Καλκούτα 3/7
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ἀρός Ν. Ὑόρκη 18/11
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 11/11
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Σάν Φραντζίσκο 3/11
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	πρός Πόρτ Καρτιέρ 17/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	πρός Οὐλσάν 18/11
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	πρός Σούδα 23/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ)	66	39580	α. Γιούροπορτ 29/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Πειραιά 16/11
ΒΕΡΑ	65	20806	μεχ. «S.V. Epta» (μ.)
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Ν. Ὀρλεάνη 11/11
ΒΙΒΗ Μ	78	1600	πρῆς Πειραιά 17/11
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960	πρφς Χουάγκπου 21/11
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	πρας Βηρυτό 6/11
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	68	12005	ἀργεῖ Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Μόντρεαλ 23/11
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ)	75	72614	α. Σ. Βίσεντ 23/9
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ἀργεῖ Πειραιά
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	στό Αἰζιέρ 28/11
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	ἀργεῖ Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Ἐλευσίνα 20/10
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ε. Ἄαρχους 22/11
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεῖ Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Ν. Ὑόρκη 13/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	πρός Ἀλγέρι 17/10
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Μονρόβια 18/11
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Ντώρμπαν 25/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	πρός Φουτζέϊρα 28/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	72	12204	πρός Βάρρι 23/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	πρός Νταμμάμ 5/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ	71	6685	ε. Σμύρνη 15/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	πρός Δακάρ 4/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	πρός Νορβηγία 11/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	πρός Ἄκαμπα 18/11
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	πρός Τσάχ Μπαχάρ 20/10
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	πρός Νιγηρία 5/11
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 4/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Φλάσιγκ 18511
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986	πρός Μαρόκο 26/11
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ἐπισκευές Πειραιά 27/10
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ	83	21200	ε. Πόρτ Σάϊδ 16/11
ΓΚΕΪΛ (δ.)	62	2201	ε. Πειραιά 30/6
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Βανκοῦβερ 21/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ	76	16014	πρός Πουέρτο Σαντίνο 15/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Π. Καμπέλλο 13/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	πρός Ν. Ὑόρκη 20/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Σιγκαπούρη 16/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Νικοσέα 15/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Σιγκαπούρη 7/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ἀργεῖ Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. Ὀρλεάνη 19/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Ὀρλεάνη 21/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΪΣ	74	13036	α. Ν. Ὀρλεάνη 24/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Γιοκοχάμα 5/11
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	δ. Παναμά 24/11
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	ε. Ἄκαμπα 29/10
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΗΤ	76	14592	πρός Μπαχραΐν 21/11
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646	ε. Ρόττερνταμ 27/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915	μετ. «Ἔλλη» (μ.)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	πρός Βενεζουέλα 17/11
ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306	ε. Χοντέϊντα 27/9
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ἀργεῖ Πειραιά
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ἀργεῖ Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρός Ἰράν 12/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Μπουσάν 27/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Νεμρούτ Μπαΐη 24/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	πρός Λοριέντ 20/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Σαουδική Ἀραβία 21/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Κίνα 21/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Τουρκία 24/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός Ἄντεν 10/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρός Τζακάρτα 24/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Ρίο Ἰανέϊρο 21/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρός Βραζιλία 13/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	πρός Γιβραλτάρ 10/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ)	84	17199	πρός Σιγκαπούρη 27/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	πρός Μαυρίκιο 20/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Βοστώνη 16/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Ἄμστερνταμ 24/11
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	πρός Μπουσάν 30/10
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Μπατάγκας 21/11
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Ἀβάνα 11/11
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	πρός Ἰαπωνία 19/11
ΔΗΛΟΣ (δ)	71	17957	ε. Κοπέρ 25/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Καζαμπλάνκα 21/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	δ. Παναμά 11/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α	83	35911	πρός Ν. Κορέα 1/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	δ. Ντόβερ 27/11
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αἰγίς Μπάλτικ»
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	πρός Αὐστραλία 11/11
ΔΙΑΣ	71	16379	στό Σουέζ
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Ταϊτσούγκ 13/11
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	πρός Φιλιππίνες 13/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 4/11
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	πρός Θεσσαλονίκη 17/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Ἀδελαΐδα 4/11
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Πόρτ Σάϊδ 8/11
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεῖ Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Χόγκ Κόγκ 24/11
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Κασίμα 21/11
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Τσιταγκόγκ 21/11
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	στόν Πειραιά 5/11
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Κριστομπάλ 1/11
ΕΙΡΗΝΗ Λ	82	90747	πρ. «Taifung»
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στή Τσιβιταβέτσια
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	πρός Θεσσαλονίκη 24/8
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Σουέζ 18/10
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεῖ Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	ε. Γιοκοχάμα 21/11
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρός Ἀγγλία 26/11
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΕΛΙΖΑ	69	6006	πρός Κωνστάνζα 2/11
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	πρός Πειραιά 18/11
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	πρός Γιβραλτάρ 19/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στήν Πάχη (ἀποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στίς Μπίτερ Λέϊκς
ΕΛΛΗ	76	12315	πρός Χακότα 19/11
ΕΛΛΗ	76	11282	ἐπισκευές Ἰντσόν 25/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Ἥστ Λόντον 28/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	πρός Γκεμλίκ 19/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	πρός Τάμπα 18/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	πρός Τσουνεϊσί 1/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Μπιλμπάο 26511
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	πρός Ἰαπωνία 1/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	85	16605	α. Νιχάμα 7/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 5/11
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	διάλυση Σαγκάη
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ)	69	41478	πρός Ντουμπάϊ 25/11
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρός Ρίον 21/11
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Τζέντα 17/11
ΕΜΑ	64	4986	στόν Πειραιά 17/11
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Πρίνς Ρούπερτ 12/11
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Κων/πολη 6/11
ΕΝΑΡΞΙΣ	83	3343	διαγράφεται
ΕΝΑΡΞΙΣ	77	11083	ὑπέστειλε κυπριακή
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Ν. Ὀρλεάνη 19/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208	πρός Ἄνγκρα ντός Ρέϊς 17/11
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	ε. Μακάϋ 15/11
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Πουέρτο Ὀρντάζ 8/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Κόστα Ρίκα 16/11
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στήν Πάχη (ἀποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 15/10
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Ἀμβέρσα 22/11
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Τσινχάε 30/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16944	ε. Γιοκαχάμα 22/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935	πρός Σαβάννα 24/11
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Κλήβελαντ 21/11
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	πρός Ἀλεξάνδρεια 17/11
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	πρός Ἀμπιτζάν 21/11
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Στυλίδα 24/10
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Ἀμβέρσα 27/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρός Γένοβα 20/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57160	πρός Δ. Ἀφρική 20/11
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Χάϊφα 24/11
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Ταϊβάν 10/11
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	πρός Γκουαγιάμας 7/11
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Δηρνες 22/11
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	πρός Χόγκα Κόγκ 23/11
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρ. «Sines»
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856	πρός Μελβούρνη 25/11
ΖΙΜ ΣΥΔΝΕΪ	72	13098	πρός Σιγκαπούρη 15/11
ΖΙΝΙ	73	11856	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Ἀλεξάνδρεια 15/11
ΖΥΓΟΣ	76	19166	δ. Παναμά
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Νιούκαστλ 20/11
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Τέμα 17/11
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Χιούστον 22/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Πόρτ Καρτιέρ 19/11
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Ἑλλάδα 17/10
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	πρός Φουντζέϊρα 4/11
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Μπουκάναν 27/10
ΘΕΚΟΣ	78	16685	πρός Ταρτούς 30/10
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	πρός Κούρε 15/10
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	πρ. «Λυδία Π.»
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	πρός Ἀμβούργο 28/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	προσάραξε Ἐλευσίνα 25/11
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	ε. Μομπίλ 23/11
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός Ντώρμπαν 26/11
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	α. Βανκούβερ 15/11
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	δ. Γιβραλτάρ 31/10
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	πρός Καζασμπλάνκα 21/11
ΙΛΑΓΚΑ	78	15688	μετ. «Sea Mozart» (κ.)
ΙΝΩ (δ.)	71	1599	βυθίστηκε Μονρόβια 15/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	α. Βανκούβερ 15/11
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ἐπωλήθη διάλυση
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	μετ. «Μαστρογιώργης Β.» (κ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	α. Καζαμπλάνκα 22/11

ΙΟΣ	85	34400	πρός Πόρτ Κέμπλα 23/11
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Τζέντα 7/1
ΙΩΑΝΝΑ (δ)	69	1110	ε. Αλεξάνδρεια 9/11
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075	α. Αλεξάνδρεια 16/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	πρός Ν. Όρλεάνη 10/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	πρός Άρούμπα 20/11
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	ε. Κόμπε 18/11
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρ. «Amy»
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	πρός Ντώρμπαν 22/11
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Ίνδονησία 22/11
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Παντζάνγκ 7/11
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	πρός Γένοβα 24/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ε. Σαβόνα 24/11
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Τολέδο 16/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Σιγκαπούρη 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Σάν Λορέντζο 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	α. Μπρίντσπορτ 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Ουμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Καράτσι 24/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρός Μαρόκο 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ε. Γιάνμπου 21/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	πρός Καμπίντα 5/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρός Ρουμανία 30/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Πειραιά 23/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	πρός Ν. Χάβεν 24/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	ε. Χίμπι 11/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Σιγκαπούρη 15/11
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212	πρός Λονδίνο 20/11
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	ε. Τεργέστη 26/11
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900	έπισκευές Πειραιά 20/10
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	πρός Πειραιά 22/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Πειραιά 26/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Τσίμπα 22/11
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Τσάλνα 12/11
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	άργεί Ρίβερ Φωλ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Άμβέρσα 26/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Πειραιά 24/11
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878	πρός Γιβραλτάρ 22/11
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	άργεί Πειραιά
ΚΕΊΠ ΣΑΝ	73	62311	πρός Ρότττερνταμ 10/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	άργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙ	71	2963	ε. Δρέπανον 11/10
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Νιγηρία 1/11
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρός Ίράν 14/11
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Σιγκαντίγκ 25/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Λουλέα 14/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	πρός Όϊτα 11/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΊΟΝΗΡ	68	22836	δ. Γιβραλτάρ 6/11
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	μετ. «Amos» (π.)
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	πρός Τσίμπα 20/11
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	ύπέστειλε κυπριακή
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Καοσιούγκ 22/10
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Γκέμπς 17/11
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Χάϊφα 20/11
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.	75	6084	μετ. «Zodiac» (π.)
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	πρός Λάγος 30/10
ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10063	άργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169	πρός Φουτζέϊρα 17/11
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Βισακαπατνάμ 9/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Τορόντο 24/11
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	δ. Γιβραλτάρ 18/11
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923	ε. Σουώνση 28/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Μπερμπέρα 2/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	ε. Λέγκχορν 25/11
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Πειραιά 17/11
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	πρός Κριστομπάλ 21/11
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926	έπισκευές Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	πρός Φρημάντλ 21/11
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Έλλάδα 17/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κων/πολη 19/11
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός Φουτζέϊρα 9/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Άμβούργο 28/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	α. Χαλδία 1/11
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	πρός Φέλιξτοου 28/11
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Γέλα 3/11
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Γένοβα 21/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Έλλάδα 12/11
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	πρός Ντάρ ές Σαλάαμ 5/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	πρός Άλγκεθίρας 16/11
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Φουτζέϊρα 22/11
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	πρός Καοσιούγκ 14/11
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	δ. Γιβραλτάρ 23/11
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ)	86	24000	δ. Γιβραλτάρ 12/11
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	πρός Καβάλα 21/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρός Σφάξ 20/11
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	πρός Άνναμπα 28/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Ν. Μαγκαλόρ 10/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Τζέμπελ Άλι 24/11
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	πρός Έρυθρά Θάλ. 11/10
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	πρός Ίταλία 13/11
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Λός Άντζελες 21/11
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρός Βραζιλία 21/11
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	δ. Πανάμά 18/11
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	ε. Αύγούστα 22/11
ΛΑΚ Π.	68	9118	στό Καράτσι 28/11
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	ε. Μασσαλία
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρός Τύνιδα 5/11
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Άμβέρσα 27/11
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	προς Κων/πολη 29/10
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	πρός Κοτονού 27/10
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	πρός Σαουδική Άραβία 11/11
ΛΕΜΑΝ	66	2953	άργεί Πειραιά
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	πρός Γκάνδη 21/11
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άργεί Σετουμπάλ
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Χάλιφαξ 1/11
ΛΕΩΝ	76	11049	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 12/11
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	πρ. «Northern Shell»
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	στή Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Πειραιά 26/11
ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Καναδά 4/11
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	πρός Πόρτ Σάϊδ 25/11
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Σύδνεϋ 27/11
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Καοσιούγκ 18510
ΛΙΚΑ	76	61615	πρ. «Nortrans Elma»
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕΪΝΤ	83	20200	ε. Μπαγκόγκ 25/11
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	πρός Κήλαγκ 18/11
ΛΙΤΣΑ	77	6228	πρός Κονακρύ 30/10
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άργεί Βασώρα
ΛΟΪΝΤΑ (δ)	75	24408	πρός Εύξεινο 18/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	πρός Κολομβία 7/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρός ΗΠΑ 14/11
ΛΥΔΙ	70	14878	πρός Καναδά 14/10
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	72	10008	πρ. «Μεσσαριά»
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	74	8740	πρός Θεσσαλονίκη 16/11
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	πρ. «Jarama»
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Γκλάντστοουν 11/11
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	ε. Λέγκχορν 20/11
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	πρός Λάγος 18/11
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός Άνκόνα 25/11
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Έϊλατ 27/10
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923	α. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Μπιλμπάο 20/11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	πρός Κων/νπολη 17/11
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065	άργεί Πειραιά
ΜΑΚΣΗΗΝΤ	69	11700	πρός Καναδά 16/11
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρός Λιβύη 15/11
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064	άργεί Πειραιά
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Πενάγκ 14/11
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Παναμά 20/11
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	πρός Άρούμπα 19/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρός Πειραιά 21/11
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρός Κωνστάντζα 20/11
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	πρ. «Μαρινίκη»
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	πρός Σκίκντα 5/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Νοβοροσίσκ 1/10
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Πειραιά 15/10
ΜΑΡΑΚΑΪΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	πρός Τζέντα 17/11
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Μπάντάρ Άμπάς 14/11
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	πρός Παρανάγκουα 19/11
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	α. Ρεϊνιόν 14/11
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Τσάρλεστον 23/11
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Ρίο Ίανέϊρο 9/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Μόντρεαλ 24/11
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Όζάκα 20/11
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	πρός Μπόνυ 7/11
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	ε. Πειραιά 18/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Βαλλέττα 14/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	πρός Τσιταγκόγκ 19/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)	75	68411	ε. Αύγούστα 25/11
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	πρός Ντώρμπαν 18/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Χάϊφα 23/11
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Λισσαβώνα 22/11
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Άρακάζου 9/11
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Λίβερπουλ 27/11
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Ροζάριο 21/11
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρός Χιούστον 15/11
ΜΑΡΚΙΖ	75	2808?	ε. Βενετία 22/11
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Φλάσσιγκ 20/11
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Σουέζ 24/11
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Σιγκαπούρη 23/11
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρός Παρανάγκουα 22/11
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	ε. Ίντσόν 10/11
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Γιοκοχάμα 10/11
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Γιβραλτάρ 19/11
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	άργεί Πειραιά
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός Κωνστάντζα 18/11
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ΰψωσε λιβεριανή
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Βιτόρια 2/11
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 6/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998	πρός ΗΠΑ 18/11
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563	πρός Άγ. Βικέντιο 24/11
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1585	ε. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	πρός ΗΠΑ 5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Χιούστον 23/11
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	δ. Παναμά 18/11
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 10/11
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	έπωλήθη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Μπαρμπάντος 16/11
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. Όρλεάνη 20/11
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	έπωλήθη
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	πρός Ν. Υόρκη 10/11
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	μετ. «Ρόουζ» (Όνδ.)
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	πρός ΗΠΑ 17/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Πειραιά 16/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	άργεί Πειραιά

ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Ν. Ορλεάνη 13/11
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Μπράουνσβιλ 3/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	άργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. Ορλεάνη 23/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 30/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. Ορλεάνη 22/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	προς Γρενάδα 25/11
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	πρός Μεξικό 29/10
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 18/11
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Μομπίλ 27/10
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Γκάνδη 23/11
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρός Ρότττερνταμ 27/10
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Ν. Υόρκη 21/11
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	ε. Φός 27/11
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Κόρπους Κρίστι 7/11
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Καράτσι 7/11
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Τενερίφη 22/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Ρότττερνταμ 24/10
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός Βανκούβερ 12/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ύψωσε λιβεριανή
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	πρός Μπουσάν 25/10
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 10/11
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	83	32129	πρός Φουκουγιάμα 24/11
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	στόν Πειραιά 24/10
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	πρός Ντακάρ 18/11
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Βραζιλία 8/11
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	πρός Σικάγο 17/11
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Σκάπα Φλόου 26/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ν. Ορλεάνη 24/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	α. Σιγκαπούρη 11/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Τέμα 22/11
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άργεί Πειραιά
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άργεί Ελευσίνα
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Πρόβιντενς 25/11
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	στή Βομβάη 6/11
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Σάντος 20/11
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	πρός Αρούμπα 15/11

ΝΑΪΑΝΤ	75	35561	πρός Τάμπα 4/11
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Ντώρμπαν 2/11
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577	άργεί Κενίτρα
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773	έπωλήθη Έλληνες
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	α. Τζουέμα Τέρμ. 25/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 10/11
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Αμβέρσα 24/11
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 19/11
ΝΕΪΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	άργεί Ελευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	άργεί Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Ίντσόν 11/11
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Τενερίφη 24/11
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	έπωλήθη Έλληνες
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Μπατάαν 20/11
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρός Κόλπο ΗΠΑ 6/11
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό Ελ Χάκλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Ν. Ορλεάνη 14/11
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Τέρμινι Ίμερέζε 16/11
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Ν. Υόρκη 23/11
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρός Ζουετίνα 20/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	ε. Γένοβα 16/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρός Αλγερία 9/12
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός Οδησσό 14/11
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ)	74	44699	α. Σαβόνα 22/11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	στήν Κούβα 9/12
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Ίντσόν 20/11
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Καράτσι 24/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Δ. Αφρική 10/11
ΝΙΚΥ	73	14667	πρός Βοστώνη 19/10
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Ν. Ορλεάνη 23/11
ΝΙΝΗ	75	16629	πρός Φιλαδέλφεια 20/11
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Κινούρα 22/11
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άργεί Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Οξελοσούντ 14/11
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Γιούροπορτ 25/11
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Ρίο Ιανέϊρο 21/11
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Κάδιξ 26/11
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Αλεξάνδρεια 23/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΪΝΤ	74	14523	ε. Μομπίλ 23/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	πρός Μαλαισία 20/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Αμβέρσα 26/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Χιούστον 24/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρός ΗΠΑ 24/11
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Σάντος 31/10
ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Τσιεφαγκόγκ 12/11
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Σαν Φραντζίσκο 15/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός Κωνστάντζα 17/11
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Ρίο Γκράντε 12/11
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Λάς Πάλμας 21/11

ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	α. Μπιλμπάο 18/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	α. Βανκούβερ 27/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	πρός Ιαπωνία 22/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253	ε. Τολκίνεν 24/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	πρός Μπαγκόγκ 23/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ρότττερνταμ 27/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	ε. Ίντσόν 8/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. Σάν Φραντζίσκο 22/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	πρός Πακιστάν 9/11
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	στόν Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	πρός Αμπιτζάν 11/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	άργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρός Ιαπωνία 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Ντητρόϊτ 23/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	δ. Σουέζ 17/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Κεμπέκ 22/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	πρός Αλγέρι 18/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Μπιλμπάο 26/11

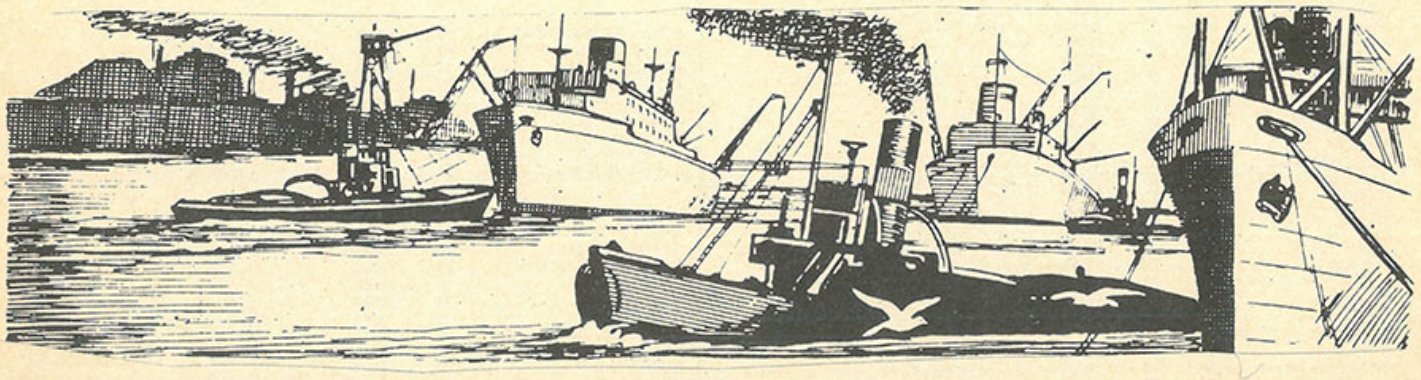
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Σικάγο 9/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744	πρός Αγγλία 25/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρός Μπράζς 17/11
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	πρός Πολωνία 20/11
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντρε ντέ Ντέους 20/11
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	πρός Ρόττερνταμ 23/11
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	α. Ν. Ορλεάνη 19/11
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στό Μπαντάρ Αμπάς
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στό Νατάλ (άποθήκη)

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	πρός Αμπιτζάν 8/11
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	πρός Μέγαρα 20/11
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Σιγκαπούρη 22/11
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Κολούμπια Ρίβερ 2/11
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Μαπούτο 18/11
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	ε. Όριστάνο 14/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	ε. Καοσιούγκ 4/11
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207	πρός Κόλπο ΗΠΑ 28/10
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	πρός Γκιζόν 17/11
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	πρός Τάμπα 15/11
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Φορταλέζα 17/10
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	πρός Μαλαισία 27510
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Τουμπαράο 20/11
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961	α. Σιγκαπούρη 11/10
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Πειραιά 13/11
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Βενετία 18/11
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Τεργέστη 19/11
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	προς Κεϋχάν 10/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Όμάν 21/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	πρός Βανκούβερ 21/11
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	άργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Ναγκόγια 22/11
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Χουέλβα 23/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Χοσέ Ίγνάσιο Τέρμ. 13/11
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Καλλάο 25/10
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	πρός Άκαμπα 17/11
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός Ηράκλειο 23/11
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ε. Ίντσόν 11/11
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Φουτζεΐρα 13/10
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Χοντέϊντα 27/10
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Αύγούστα 13/11

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρός Τζέντα 23/11
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	πρός Τσιότζια 24/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Χιούστσν 19/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Κων/πολη 19/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ	70	1586	πρός Πειραιά 24/11
ΠΕΛΦΛΑΪΕΡ	82	2477	ε. Πειραιά 26/8
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. Πειραιά 26/10
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Σακαΐντε 21/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Άκαμπα 13/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	πρός Μέγαρα 25/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	πρός Ραμπίχ 17/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ)	77	45755	πρός Γιόσου 11/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Ν. Ορλεάνη 25/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	στόν Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Πειραιά 20/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	πρός Γιοκαΐτσι 17/11
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Εϊβομαουθ 28/11

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άργεί Λομπίτο
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 26/11
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Σχζέσιν 23/11
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	πρός Πόρτ Κέμπα 27/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Πόντ ντό Ούμπου 3/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	πρός Μαλαισία 11/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Βόλο 19/10
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Βαλλέτα 25/11
ΠΟΠΗ	71	5084	πρός Καζαμπλάνκα 16/11
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Σουρινάμ 19/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Καζαμπλάνκα 2/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	πρός Μανάους 13/11
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός Ν. Αφρική 24/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Σαντιγιάτ Αΐλατ 19/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/10
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρός Βόλο 16/11
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Μπρέϊκ 30/11
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	πρός Κουίντερο 25/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός Βάρνα 6/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 22/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 26/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 3 (δ.)	78	69016	α. Φός 4/11
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	δ. Ντόβερ 28/11
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Αλγέρι 11/11
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	πρός Ρουμανία 17/11
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός Μιλάκι 26/11
ΡΕΓΚΙΟΥΛΟΥΣ ΣΤΑΡ	58	3985	πρ. «Ιόνιαν Σπίριτ»
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Πειραιά 24/11
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	πρός Βάρνα 15/11
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774	ε. Σάουθεντ Άνκοραντ 23/11
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑΪ	70	15769	άργεί Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	πρός Φόϋνες 26/11
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	α. Καράτσι 2/11
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Τζέντα 9/11
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Πουέρτο Όρντάζ 17/11
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρός Δ. Αφρική 17/11
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πρός Λιβύη 29/9

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Ν. Ὀρλεάνη 15/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Ρόττερνταμ 28/10
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	πρός Σάντσβαλλ 22/11
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Ἰαπωνία 18/11
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ε. Ρόττερνταμ 28/11
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	πρός Τρίπολη 13/11
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Ἄκαμπα 29/10
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999	ε. Τούρκου 25/11
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	πρός Αὐστραλία 11/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	πρός Βικτόρια 13/11
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεῖ Λομπίτο
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Ἀγκόλα 4/11
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	πρ. «Polnord»
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	ε. Τσάλνα 20/11
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	ε. Πειραιᾶ 10/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Τζέντα 2/11
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	πρός Βιτόρια 25/10
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Μπάρ 24/11
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	διάλυση Ταϊάν
ΣΗΓΚΛΟΡΥ (δ.)	74	17724	δ. Κων/πολη 18/11
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός Πόρτ Ἐλίζαμπεθ 24/10
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Λέγκχορν 9/11
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	πρός Μερσίνη 6/11
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	πρός Αἴγυπτο 2/11
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Παναμᾶ 12/11
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	πρός Ταϊβάν 5/11
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	πρός Τζιμπουτί 16/11
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Φρητάουν 14/11
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ντουλούθ 29/10
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός Μαϊάμι 14/11
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	δ. Παναμᾶ 9/11
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	πρός Ἰαπωνία 10/11
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	πρός Αἴγυπτο 1/11
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Νορβηγία 23/11
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Μπαγνόλι 22/11
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Σιγκαπούρη 28/9
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Μεθώνη 20/11
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	ε. Ν. Ὑόρκη 24/11
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Ν. Κορέα 13/11
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Γιβραλτάρ 29/10
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Κωνστάντζα 19/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	πρός Ματάνζας 5/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρός Γιοκοχάμα 10/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Ν. Ὀρλεάνη 23/11
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Σιγκαπούρη 14/11
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Μορμουγκάο 22/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ Π.	71	1584	ε. Ἰψγουίτς 22/11
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 14/10
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	ε. Ματάντι 1/11
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	ε. Μπεκανκούρ 13/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	πρ. «Iligan»
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Σιγκαπούρη 13/11
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	ε. Πειραιᾶ 22/11
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στό Λά Λιμπερτάντ (ἀποθήκη)
TANIT (δ.)	75	4525	πρός Ἀμστερνταμ 26/11
TATIANA Λ.	75	14785	πρός Δουνκέρκη 25/11
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Πούντα Καρυντόν 6/11
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ε. Πόρτ ὀφ Σπαίην 4/10
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Σαλίνα Κρούζ 6/11
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	ε. Ντῶρμπαν 18/11
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΜΙΑΤΑ	71	16275	στό Ντουμπαΐ 28/11
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	πρός Ἀλγερία 4/11
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.7	63	9143	α. Ν. Ὀρλεάνη 18/11
ΤΖΩΝ	71	13857	μετ. «Omnimum Pride» (κ.)
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιοῦστον 18/11
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Καέν 23/11
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Γένοβα 26/11
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	ε. Χάμπτον 23/11
TINA (δ.)	76	163810	πρός Περσικό 23/11
TITAN (δ)	71	51281	στό Γκιζάν (ἀποθήκη)
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	στό Γιβραλτάρ 26/7
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	πρός Περσικό 11/11
TONY	62	6246	ε. Μανφρεντόνια 17/11
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	πρός Ἄντεν 25/11
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	δ. Παναμᾶ 16/11
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	«πωλήθη Ἕλληνες
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Βιτόρια 26/11
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	πρός Σαφάγκα 30/10
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Τομακομαΐ 15/11
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1	68	2760	ὑπέστειλε Ὀνδουριανή
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Σάφι 22/11
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Ἰαπωνία 2/11
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Σάντος 6/11
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός Τσιβάν 22/11
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680	στή Βρέστη 18/11
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Καράτσι 4/11
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Ν. Ὀρλεάνη 4/11
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	πρός Σιγκαπούρη 8/11
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός Δρέπανο 26/10
ΦΑΔΕΡ	77	17323	πρός Ρόττερνταμ 10/11
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	μετ. «Lake Michigan» (π.)
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Ράς Μπουντράν 1/11
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Καναδᾶ 16511
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	πρός Ἀρούμπα 7/11
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ)	75	138255	α. Ράς Τανούρα 8/10
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Ν. Κορέα 17/11
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	α. Τζουμπάιλ 14/11
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ.	87	25000	ναυπηγ. Οὐλσάν
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217	α. Βίλα Κονστιτιούσιον 18/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049	πρός Σουέζ 12/11
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049	ε. Μανίλα 28/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049	πρός Ν. Ἀφρική 8/11
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	πρός Βανκούβερ 23/11
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577	στό Χόγκ Κόγκ 4/11
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	στόν Περσικό 18/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Μομπάσα 5/11
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ)	75	24614	πρός Καρταγένα 14/11
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	ε. Ν. Ὑόρκη 23/11
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	στή Ν. Ὑόρκη (ἀποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Ραβέννα 23/11
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	πρός Ἀλεξάνδρεια 8/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Ἐρυθρά Θάλασσα 18/11
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	μετ. «Φιλία» (λ.)
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	πρός Γιοκοχάμα 7/11
ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Βιτόρια 9/11
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Κορπους Κρίστι 7/11
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	πρ. «Daiei Maru»
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	στή Ταϊτσούγκ 25/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	στόν Περσικό 17/11
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός Τόκιο 19/11
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώρ ἁλ Ζουμπαίρ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	ναυπηγ. Οὐλσάν
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	77	48938	στό Πειραιᾶ
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	στό Γκάλβεστον 10/10
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	πρός Βομβάη
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Κέλαγκ 18/11
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	πρός Ἡνωμ. Ἀραβ. Ἐμιράτα 15/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Ἰαπωνία 18/11
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680	ε. Πειραιᾶ 24/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	πρός Πόρτ Κέλαγκ 9/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Νοβοροσίσκ 11511
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	πρός Μπ. Ἀμπάς 18/10
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	ε. Λισσαβώνα 24/11
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ν. Ὑόρκη 13/11
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	α. Πειραιᾶ 10/11
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	α. Πειραιᾶ 7/10
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	ἐπισκευές Πειραιᾶ 5/11
ΧΛΟΗ	82	36202	ε. Καοσιούγκ 14/11
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	πρός Μπελαουάν 21/11
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρός Ταμπίκο 23/11
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	πρός Μόντρεαλ 15/11
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Ν. Ὀρλεάνη 23/11
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικοῦ
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500	ναυπηγ. Ταμάνο



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαΐκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου
Ονδ = Ὀνδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας
Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ἀνεχώρησε
ε = ἔφτασε
δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο ὄνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σέ ...
* = ἀνασφάλιστο στό ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	πρός Τουρκία 25/11
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Ντώρμπαν 8/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Ντώρμπαν 26/11
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάντρε ντέ Ντέους 27/10
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	ε. Πειραιά 17/11
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349	ε. Πειραιά 26/11
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ(π)	72	15110	ἐπωλήθη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Χοντέϊντα 5/11
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	ε. Ν. Ὀρλεάνη 17/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρός Φλόριδα 7/11
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Ν. Ὀρλεάνη 11/11
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	ε. Κομώ Μπαΐη 27/9
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	πρός Ρόττερνταμ 6/11
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Μαναούς 29/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρός Ρίο Ἰανέϊρο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	στό Καράτσι 26/11
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π)	74	8944	πρός Ἰαπωνία 11/11
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	πρός Βενεζουέλα 28510
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Σακάϊ 14/11
ΑΕΛΛΩ	78	36548	πρός Σιγκαπούρη 14/11
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Λουάντα 21/10
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	ε. Λεμεσσό 25/11
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Πειραιά 20/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρός Σιγκαπούρη 20/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	πρός Ὀδησσό 18/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Μαντράς 23/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	α. Ντάρ ἐς Σαλάαμ 25/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Γιβραλτάρ 26/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Μαντράς 26/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	ε. Ἐλσινόρε 21/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	πρός Ὀδησσό 12/11
ΑΘΛΟΣ IV(κ)	66	1716	πρός Βηρυττό 24/11
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	πρός Ἰαπωνία 26/11
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέϊρα 16/8
Α'Ι'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Τζέντα 18/1
Α'Ι'ΛΣΑ	72	16235	πρός Ἰταλία 23/10
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376	α. Ντώρμπαν 14/11
Α'Ι'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	πρός Βενεζουέλα 24/10
Α'Ι'ΝΤΗΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	α. Γιούροπορτ 19/11
Α''ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	ε. Τζέντα 8/11
Α'Ι'ΣΜΠΕΡΓΚ ('Ονδ.)	62	1133	ἄργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ)*	74	60930	ἀ. Χιρῦστον 12/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	πρός Καοσιούγκ 22/11
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρός Ἰντσόν 28/10
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694	ε. Βρέστη 12/11
ΑΚΟΗ	74	68596	πρός Δ. Ἀφρική 3/11
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	ε. Δουνκέρκη 24/11
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868	πρός Χοντέϊντα 15/11
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	πρός Κόλπο ΗΠΑ 28/11
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765	α. Μαντράς 23/11
ΑΚΤΗ	77	14998	ἐπωλήθη Ἕλληνες
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	πρός Βερακρούζ 13/11
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	πρός Φιλαδέλφεια 17511
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	α. Μπαχραΐην 7/11
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρός Ἄκαμπα 5/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	πρός Κακογκάβα 21/10
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	πρός Κάντλα 26/10
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρός Ἀλγερία 16/11
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	ε. Λάγος 6/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ)	69	1434	πρός Βεγγάζη 11/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Χιούστον 4511
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	α. Χάμιλτον 24/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	πρός Κίρε 27/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	66	16048	διάλυση Καοσιούγκ
ΑΛΕΞΙΑ II.(δ.π.)	72	9943	πρός Ρόττερνταμ 7/11
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219	μετ. «Karterados II» ('Ονδ.)
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	ε. Σαλβαντόρ 18/11
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Καοσιούγκ 12/11
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	ε. Ἀλεξάνδρεια 5/11
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	πρός Γκαρούπα 27/10
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Παραντίπ 28/10
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	πρός Σέτε 25/11
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	δ. Παναμά 25/11
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	πρός Ἑλλάδα 8/11
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	α. Τέξας Σ«ιτυ 7/11
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	στό Οὐλσάν 13/11
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601	ε. Κων/πολη 24/10
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	ε. Βανκούβερ 24/11
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	πρός Σ. Ἀραβία 15/11
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	πρός Γιοκοχάμα 22/11
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	πρός Σιγκαπούρη 21/11
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	πρός Γκουάμ 17/10
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ)	77	19867	πρός Βαγκαρέϊ 26/11
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	πρός Κόντινεντ 14/11
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περσικού
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π)	77	4713	α. Ν. Ὀρλεάνη 20/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218	πρός Θεσσαλονίκη 8/11
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	ε. Χουέλβα 21/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρός Κηλούγκ 6/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	πρός Ἄκαμπα 18/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Αὐστραλία 24/11
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρός Βάρρι 21/11
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	πρός Μογκαντίσου 14/11
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρός Οὐσλάν 2/11
ΑΝΙΤΑ I (κ)*	76	4617	α. Χάμιλτον 19/11
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	ὑπέστειλε λιβεριανή
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Ντουλούθ 30/9
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	πρός Κωνστάντζα 28/10
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Π. Σάϊδ 20511
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρός Σιγκαπούρη 27/11
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	πρός Βραζιλία 28/10
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	πρός Μπανγκόγκ 15/11
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	πρός Λάς Πάλμας 22/11
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	πρός Μπανγκόγκ 31/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ)	70	3201	πρός Λιβύη 17/11
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν.(κ.)	86	22273	πρός Μόκοπο 1/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ)	69	10793	πρός Ντουάλα 5/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β.(κ.)	76	23715	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάϊ 5/11
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρός Νανζίνγκ 19/10
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	στό Σουέζ 28/5/86
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	μβάη 13/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	πρός Σεπετίμπα 13/11
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	α. Ξιγκάγκ 14/11
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	ε. Γιαβάτα 24/11
ΑΠΜΑΝ 2 (π)	77	11559	στό Ἀσσάμ 22/11
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	ε. Ταϊτσούγκ 8/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	πρός Τρίπολή 9/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Λέγκχορν 17/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός Ἀλγέρι 11/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872	πρός Κωνστάντζα 16/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ)	82	24597	πρός Ταϊβάν 31/11
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Σουέζ 21/11
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	87	37640	ναυπηγ. Ρίο Ἰανέϊρο
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρός Ν. Ὀρλεάνη 28/10
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Ν. Ὀρλεάνη 22/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ).	82	21164	α. Χιούστον 13/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ)	81	21164	πρός Ρόττερνταμ 19/11
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II(κ)*	77	10003	ε. Μπουένο Ἄϊρες 23/11
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	πρός Ρόττερνταμ 24/11
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	ε. Ν. Ὀρλεάνη 24/10
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	ε. Πειραιά 2/5
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	πρός Ὑμουίντεν 27/11
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρός Ρόττερνταμ 23/11
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρός Κήλουγκ 4/11
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρός Λούη Τέρμιναλ 20/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρός Λιβύη 22/10
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	79	11223	πρός Σόγιο 27/10
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	πρός Κατάνια 21/11
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	πρός Ρεϊνιόν 22/11
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	ε. Ρίο Ἰανέϊρο 16/11
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	ἀργεῖ Πειραιά *.
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	πρός Χόγκ Κόγκ 6/11
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ)*	72	3908	πρός Πιομπίνο 20/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	ε. Βομβάη 13/11
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρός Ἀμπιτζάν 19/11
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	δ. Θέροντεϋ Ἄϊλαντ 22/11
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 14/2
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρός Ἰαπωνία 7/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρός Γαλλία 26/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	ε. Ἰταζάϊ 11/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	ε. Χιούστον 23/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	πρός Κριστομπάλ 21/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	78	38467	πρός Κωνστάντζα 4/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	ε. Βομβάη 24/11
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	δ. Παναμά 21/11
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρ. «Ἀνταῖος»
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ)	61	1354	πρός Μαϊηλ Ἄϊλαντ 6/11
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	πρός Λά Γκουκίρα 15/10
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρός Ρόττερνταμ 15/11
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	ε. Ἀντάλυχ 19/11
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	ε. Ρόττερνταμ 22/11
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844	α. Χιοντέϊντα 10/10
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	πρός Κωντσάντζα 16/10
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	πρός Βόλο 25/11
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623	ε. Ταμπίκο 13/11
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Ν. Ὀρλεάνη 21/11
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064	ε. Μπάχια Μπλάνκα 11/11
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	ε. Ν. Ὀρλεάνη 23/11
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	ε. Σιγκαπούρη 11/11
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	ε. Λοριέντ 24/11
ΒΕΒΕ'Υ' (κ.)	71	9857	πρός Ὀράν 24/11
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	πρός Λισσαβώνα 27/11
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	ε. Φιλαδέλφεια 23/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στό Χάργκ 29/12/86

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Γενοβα 22/11
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	στό Καράτσι 25/11
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Σγκαπούρη 26/11
ΒΙΚΜΑΝ (κ.)	76	10801	πρός Σιγκαπούρη 23/11
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	πρός Τσιτακόγκ 20/11
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Παντζάγκ 4/11
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	πρός Σουραμπάγια 26/11
ΒΟΜΑΡ	71	15759	πρός Κρότωνα 25/11
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	δ. Παναμά 21/11
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρός Ἀλεξάνδρεια 11/11
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	ε. Λονδίνο 29/11
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Χιούστον 21/11
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Μομπάσα 8/10
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρός Βατούμ 15/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Μόντρεαλ 24/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	πρός Σαντάντερ 24/11
ΓΙΑΚΙ (κ.)	76	16023	πρός Τάμπα 19/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782	πρός Βραζιλία 15/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987	πρός Μαντρᾶς 21/11
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΓΙΟΥΝΑΪΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	69	13161	πρός Περσικό
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)	68	10339	α. Ἀλεξάνδρεια 5/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	α. Τενερίφη 9/11
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ)	69	8969	πρός Τσιτακόγκ 17/11
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρός Εὐρώπη 4/11
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Ὁράν 10/11
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	δ. Παναμά 22/11
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Χόγκ Κόγκ 20/11
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Πειραιᾶ 19/11
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	α. Ραβέννα 24/11
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Βηρυτό 19/11
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764	ε. Χιούστον 22/11
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. Χιούστον 9/11
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	πρός Ρᾶς Σουκχεΐρ 24/11
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Ἀσσάμπ 13/11
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	ε. Σουέζ 21511
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρός Ρᾶς Λανούφ 18/11
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρός Ρεϊνιόν 18/11
ΓΚΑΛΕΡΙ* (δ.Μηχ.)	68	81257	α. Πειραιᾶ 21/11
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	ὑπέστειλε ἑλληνική
ΓΚΑΛΝΤΑ Ι'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ε. Φουτζέϊρα 16/11
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	πρός Μπονένα βεντούρα 21/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148	στό Σαββαντόρ 19/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	πρός Σαγκάη 8/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	δ. Παναμά 20/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ (π.)	77	11733	παρέμεινε στή δύναμη
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	ε. Πειραιᾶ 18/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Καράτσι 20/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Μονφαλκόνε 19/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΕΪ'Υ (κ.)	71	6911	στό Σουέζ 23/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	α. Τσάρλεστον 21/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	πρός Ταϊβάν 20/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	πρός Σάν Χουάν 16/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Χιούστον 21/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Βαλένσια 11/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	πρός Κονακρύ 16/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	πρός Καοσιούγκ 9/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	ε. Βερακρούζ 30/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Ὀρλεάνη 13/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ 1 (π.)	83	24843	πρός Σαγκάη 2/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	πρός Τζέμπελ Ἄλι 18/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531	πρός Μπαχάμας 11/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪ'ΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Π. Σάϊδ 15/11
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	πρός Πόρτ Σουδάν 11/11
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	ε. Πειραιᾶ 14/11
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	ε. Νταμάμ 18/11
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	α. Μπιλμπάο 6/11
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	πρός Ἑλλάδα 11/11
ΓΟΥΕΪ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Φουτζέϊρα 7/11
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	πρός Π. Καμπέλλο 13/11
ΓΟΥΪ'ΝΤΩΛ (κ.)	70	3971	δ. Ντόβερ 27/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	ε. Ὀζάκα 19/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Βιτόρια 21/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	πρός Σίδνεϋ 9/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρός Σιγκαπούρη 21/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ν. Ὀρλεάνη 9/11
Γ Ο Υ Ο Ρ Λ Ν Τ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)*	70	56799	πρός Χώρ Φακάν 30/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	πρός Ρᾶς Τανούρα 12/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρός Σεπετίμπα 9/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Ρᾶς Τανούρα 24/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	πρός Περσικό 8/11
ΓΟΥΩΡΘΥ (δ.κ.)	66	39042	πρός Σουέζ 17/11
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278	ε. Σαβόνα 24/11
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	α. Σαντάνα 11/11
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρός Γιοκοχάμα 6/11
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Ν. Ὑόρκη 17/11
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρός Μιζουράτα 24/11
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρός Σιγκαπούρη 20/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	πρός Σιγκαπούρη 24/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρός Ἀρατού 15/11
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	ε. Ν. Ὀρλεάνη 21/11
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ἐγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	πρός Ἰτακατιάρα 21/10
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Σιγκαπούρη 18/10
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρός Σπάτλ 11/11
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	ε. Κεύχάν 19/11
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρός Ν. Ὑόρκη 13/11
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρός Ὀβοουέντο 10/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρός Λίβερπουλ 9/11
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	πρ. «Μαρίτσα Π. Λεμού»
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Τσιταγκόγκ 25/11
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634	ε. Τέμα 22/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	ε. Σιγκαπούρη 26/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪ'ΤΖ (δ.)	75	45000	πρός Νιγηρία 15/11 *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965	ε. Νάρθβιλλ 23/11 *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρός Ἀγκόλα 23/10
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	πρός Πειραιᾶ 23/11
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	ε. Ν. Ὀρλεάνη 19/11
ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030	α. Σεπετίμπα 22/11
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	πρός Βενεζουέλα 24/11
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	
ΕΛΠΙΣ	82	30564	πρός Ν. Ὀρλεάνη 21/11
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ (ἀποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρός Λιβύη 31/10
ΕΜΠΡΕΣ (Μηχ.)	65	8187	α. Λάρνακα 26/11
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	ε. Βαλτιμόρη 23/11
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355	πρός Ν. Ὑόρκη 23/11
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪ'Ζ 1 (π.)	74	13687	α. Βανκούβερ 8/11
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253	α. Κεμπέκ 12/11
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρός Οὐλσάν 27/10
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρός Περσικό 19/11
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	πρός Μπ. Ἄϊρες 14/11
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	ε. Καράτσι 24/11
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪ'Β (π.)*	86	15952	ε. Ἀλγκεθίρας 6/11
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	ε. Μίνα Σάκρ 21/11
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	πρός Βόλο 14/11
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούίλ 27/10
ΕΣΚΟΥΑΪ'Ρ (κ.)	68	11434	ε. Ἰντσόν 5/11
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π)	84	22629	πρός Οὐμπε 17/11
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	ε. Τσίμπα 23/11
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρός Μουκάλλα 10/11
ΕΣΤΟΡΙΛ (Μ.)	69	9162	πρός Πειραιᾶ 24/11
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Μπεΐρα 26/10
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Φουτζέϊρα 9/6
ΕΥΑ Π. (δ.κ.)	63	25694	πρ. «Saga»
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	α. Λεμεσό 16/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	α. Πειραιᾶ 20/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρ. «Ἐντερπράϊζ ΙΙ»
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρός Χιροσίμα 21/11
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Γιοσού 7/11
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρός Φιλιππίνες 16/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	πρός Πορτογαλία 14/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	πρός Σαγκάη 16/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός Γιάνμπο 31/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός Λάγος 7/11
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	στό Σ«αν Πέντρο 15/10
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	πρός Ἀλεξάνδρεια 10/11
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	δ. Κωνσταντινούπολη 14/11
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	πρ. «Asia Serenity»
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 5/11
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	πρός Καναδά 28/11
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στή Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	α. Παρανάγκουα 20/11
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρός Χώρ Φακάν 21/9
ΖΕΥΣ ΙΙ (π.)	60	17447	στή Σαφάγκα (ἀποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	πρός Γιουγκοσλαβία 21/11
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Σάο Φραντζίσκο 12/11
ΗΒΗ	79	16379	ε. Χάμιλτον 22/11
ΗΡΑ *	79	16390	α. Τολέδο 22/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (π)	57	2875	πρός Πόρτ Σουδάν 1/11
ΗΡΩ	76	17129	πρός Σάν Φραντζίσκο 25/10
ΗΣΤ ΓΚΛΟΡΥ	68	10397	ε. Τσιταγκόγκ 17/11
ΗΣΤ ΠΡΑΪ'ΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Χαλδία 17/11
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρός Νταμμάμ 26/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Τσίμπα 14/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	ε. Θρή Ρίβερς 18/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650	ε. Κοντούμπντια 12/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στή Βασόρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρός Ρόττερνταμ 13/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	πρός Ρόττερνταμ 23/11
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Σιγκαπούρη 15/11
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	ἀργεῖ Ἁγ. Δομίνικο
ΘΕΑΝΣΥΛΑ (κ.)	74	35540	πρός Ἄκαμπα 8/11
ΘΕΑΝΩ (κ)	69	10650	μετ. Καπετάν Σταμάτης (κ.)
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Λισσαβώνα 5/11
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	α. Ρόττερνταμ 6/11
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Κεμπέκ 17/11
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276	πρός Ὀζάκα 3/8
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρός Πειραιᾶ 24/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	α. Λάς Πάλμας 25/11
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	πρός Πουέρτο Ὀρντάζ 31/10
ΘΕΡΜΑΪ'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	16893	ε. Ντάρμπαν 11/11
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρός Θεσσαλονίκη 17/11
ΙΒΑΝ (Ὀνδ.)	69	9333	πρός Λομπίτο 13/9
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	α. Γιβραλτάρ 21/11
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	α. Πειραιᾶ 19/11
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρός Βανκούβερ 18/11
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Μ.)	80	13026	πρός Ὀδησσό 17/11
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Κολόμπο 24/11
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρός Σιγκαπούρη 14/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (λ.)*	83	17066	πρός Γιοκοχάμα 9/11
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Ν. Ὀρλεάνη 19/11
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Τσιταγκόγκ 18/10
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	πρός Γιβραλτάρ 8/11
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρός Σιγκαπούρη 17/11
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Βαλένσια 25/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	πρός Βενεζουέλα 24/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Κουνσάν 12/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018	ε. Τσιταγκόγκ 19/11
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	ε. Ἀμβούργο 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (π.)	73	53209	πρ. «Silaska»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	πρός Καμσάρ 11/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Κων/πολη 2/11
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	80	30649	ε. Πόρτ Ἀντζελες 15/11
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Τζέντα 21/11
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρός Βενεζουέλα 29/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10893	α. Μπαχραΐν 17/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ἀναδύρ 18/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	1800	πρός Ρόττερνταμ 27/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Ἀμβούργο 28/11

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Γιβραλτάρ 15/10
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	άργεί Πειραιά
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	δ. Σουέζ 22/11
ΚΑΣΤΩΡ (π)	73	21754	ε. Πειραιά 22/11
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	πρός Σιγκαπούρη 25/11
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Ντουλούθ 16/10
ΚΑΤΙΑ Κ.(π.)*	57	1324	άργεί Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Ξιγκάκ 19/11
ΚΕΊΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Σιγκαπούρη 22/11
ΚΕΊΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός Βιτόρια 18/11
ΚΕΊΠ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	πρός Σουέζ 22/11
ΚΕΊΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	δ. Παναμά 14/11
ΚΕΊΠ ΜΟΝΤΕΡΕΊΥ (κ.)	71	9826	ε. Βάλλεύφηλντ 18/11
ΚΕΊΠ ΡΙΟΝ	72	9542	πρός Μπαγκόγκ 21/11
ΚΕΊΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	ε. Κάλοντμπορνγκ 24/11
ΚΕΊΠ ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	πρός Μπαβναγκάρ 21/11
ΚΕΝ ΣΗ (π.)	74	9288	πρός Καλκούτα 24/11
ΚΕΝ ΣΚΑΎ (π.)	73	22126	πρός Κίνα 29/9
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	άργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	στό Ντώρμπαν 29/10
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	ε. Σάρζα 21/11
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Γένοβα 26/11
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	πρός Μαυρίκιο 7/11
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	πρός Κιούγκα 18/5
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	α. Πειραιά 21/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	ε. Ρίο Ίανέϊρο 19/10
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Μόκχα 9/11
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Φός 25/11
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	πρός Ν. Όρλεάνη 14/11
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	πρός Πόρτ Σουδάν 3/11
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	άργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ (Μπχ.)	72	9824	ε. Βομβάη 11/11
ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	πρός Καοσιούγκ 20/11
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	ε. Σιγκαπούρη 26/11
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρός Λέϊκ Τσάρλς 15/11
ΚΟΡΑΛ ΚΕΊΠ (δ.κ.)	74	112825	στόν Περσικό
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862	πρός Ν. Ζηλανδία 13/11
ΚΟΡΥ	77	33509	πρός Ίαπωνία 30/10
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Σάν Φραντζίσκο 13/11
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρός Ντουμάϊ 5/11
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	πρός Ν. Πλύμουθ 26/11
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ε. Βαγκαρέϊ 15/11
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (κ.)	71	54761	ύψωσε Έλληνική
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Περσικό 24/9
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	πρός Έλλάδα 20/11
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Άμβέρσα 27/11
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	πρός Αίγυπτο 26/11
ΚΥΘΗΡΑ (κ)	68	1599	πρός Άγλερία 20/11
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	πρός Ν. Χάβεν 12/11
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	πρός Γιβραλτάρ 7/11
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Κολόμπο 16/11
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443	πρός Εύρώπη 17/11
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (κ.)	77	36411	πρ. «Osage»
ΚΥΡΙΑΚΗ (μ.)	68	2918	πρ. «Λευκάς Σάν»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Ν. Υόρκη 19/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	πρός ΕΣΣΔ 25/9
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Σιγκαπούρη 23/11

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρός Μιζουσίμα 14/11
ΛΑΓΟΣ (Μ.)	59	6132	πρός Μπαβναγκάρ 16/3
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	πρός Άλεξάνδρεια 6/11
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΎ (κ.)	72	83714	στόν Περσικό 16/6
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.)	71	13166	πρός Καοσιούγκ 16/11
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	πρός Σαουδική Άραβία 11/11
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	α. Άμβέρσα 4/11
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	ε. Ναντόρ 2/11
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	πρός Σύρο 21/11
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Ν. Όρλεάνη 17/11
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	πρός Ντουμπάϊ 20/11
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	71	10409	πρός Βομβάη 23/11
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Γούρόπορτ 28/11
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	α. Μαυρίκιο 10/11
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	α. Ταγγέρη 4/11
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)*	70	63519	στόν Πειαιά 21/11
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	πρός Πασαγιές 24/11
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	ε. Τέμα 11/11
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	α. Μπέϊρα 21/10
ΛΑΟΥΡΑ 1. (π.)	75	12.416	πρός Χάμπτον 11/10
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Ρίο Ίανέϊρο 21/11
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Πειραιά 20/11
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	πρός Περσικό 6/10
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός Τουμπαράο 19/10
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στό Χορμούζ 14/10
ΛΕΊΚ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	α. Κάλουντπουργκ 3/11
ΛΕΙΞΟΕΣ (μ.)	63	10617	πρός «Πίνδαρος»
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	πρός Τουρκία 15/11
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	πρός ΗΠΑ 15/10
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Φρητάουν 30/10
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Σιγκαπούρη 22/11
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	α. Ντετρόϊτ 24/11
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΊΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Ντώρμπαν 23/11
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρός Γκντάνσκ 20/11
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	α. Γιβραλτάρ 5/11
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ ('Ονδ.)	67	1205	ε. Μονόπολη 20/11
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Βενετία 20/11
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	73	3717	α. Ν. Όρλεάνη 8/11
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. α. Μοντοίρ 18/11
ΛΗΤΩ ΙΙ (π)*	72	6106	ε. Ρότερνταμ 25/11
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	άργεί Πειραιά
ΛΙΜΠΕΞΕΛ (π.)	69	17872	δ. Κωνίπολη 11/11
ΛΙΜΠΕΡΕΊΤΟΡ Α.(π.)	68	9079	α. Σουέζ 22/11
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Άλεξάνδρεια 6/11
ΛΙΤΣΑ Ν.(κ.)	74	3256	ε. Γκντάνσκ 25/11
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017	πρός Ταρτούς 21/8
ΛΟΥΊΖΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)*	76	160420	α. Τζουέμα Τέρμ. 15/11
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547	στό Ντουμπάϊ 5/5
Μ. ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (μ.)	60	6448	στό Άϊμαν 25/7/86
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΊΚ	75	34745	α. Ν. Όρλεάνη 18/11
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Σάντος 7/11
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Όράγγε 5/11
ΜΑΚΓΟΥΕΗΒ (κ.)	70	11329	α. Άμβέρσα 5/11
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	πρός Τρίπολη 1/11
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7	68	35987	πρ. «Πολυτώ»

ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	ε. Ν. Υόρκη 20/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	πρός Ντούρες 28/4
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π)	70	9101	α. Καράτσι 6/10
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Άγκρα ντός Ρέϊς 9/11
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ.(κ.)	73	18892	α. Σπλίτ 14/11
ΜΑΡΘΑ ('Ονδ.)	64	1096	ε. Πειραιά 20/8
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	πρός Μπαγκόγκ 7/11
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρός Σαλέρνο 18/11
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Σάντος 23/11
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)*	65	13512	μεταφορές Περσικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	πρός Ποχάγκ 15/11
ΜΑΡΙΚΑ ('Ονδ.)	65	1224	ε. Πειραιά 22/8
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π)*	73	45500	α. Ντώρμπαν 27/10
ΜΑΡΙΛΙΑ ('Ονδ.)	61	3942	δ. Πόρτ Σαΐδ 18/11
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)	74	30341	πρός ΗΠΑ 25/11
ΜΑΡΙΝΑ(Μ.)	70	18628	πρός Ίράν 22/11
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)*	61	30236	α. Άλεξάνδρεια 10/11
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	πρός Σουέζ 25/11
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167	στό Καράτσι 5/11
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)*	74	13687	ε. Κοκούρα 25/11
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Σάρροχ 19/11
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	πρός Μασσαλία 23/11
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Σιγκαπούρη 23/11
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Μπαβναγκάρ 12/11
ΜΑΡΠΕΣΣΑ (π.)*	64	5916	άργεί Πειραιά
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	74	20715	μετ. «Μάστρο Γιώργης Σ.» (κ.)
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	πρ. «Μέλος Αίλαντ»
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 22/10
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Ντουμπάϊ 26/11
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	ε. Βαλλέτα 21/11
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Φός 24/11
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρός Κωνστάντζα 2/11
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	ε. Σιγκαπούρη 22/11
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	α. Χόγκ Κόγκ 21/10
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	στό Χορμούζ (αποθ/κη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	ε. Πειραιά 23/11
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 19/11
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	πρός Νιγηρία 26/10
ΜΗΛΟΣ (π)	66	10715	πρός Θεσσαλονίκη 25/11
ΜΗΤΕΡΑ ΣΩΤΗΡΙΑ (κ.)	72	8372	α. Τζέντα 11/11
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	δ. Παναμά 23/11
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	πρός Κόρπους Κρίστι 11/11
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246	πρέ Ματάνζας 25/9
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	πρός Άλγερία 30510
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	άργεί Ν. Όρλεάνη

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Χάμιλτον 20/11
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Χιοΰστον 17/11
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρός Καμσάρ 4/11
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	ε. Ν. Όρλεάνη 22/11
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	στό Κουίνχουαγκντάο 28/11
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περσικό 3/7
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	πρός Άλεξάνδρεια 17/11
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΟΥ	76	19633	α. Ν. Όρλεάνη 30/10
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Τζέντα 25/10
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	πρός Καναδά 21/11
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑΎ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038	πρός Τσιταγκόγκ 13/11
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	ε. Λένγκχορν 20/11
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	ε. Ν. Όρλεάνη 12/11
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	πρός Κίνα 19/11
ΜΠΑΎΡΟΝ (π)	61	1460	έπωλήθη Έλληνες
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	μετ. «Τροπικάνα»(π.)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Τούρμπο 26510
ΜΠΕΛΛΓΚΑΛΦ	68	9441	ε. Πειραιά 19/11
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	άργεί Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κε)	67	11407	άργεί Πειραιά
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	ε. Γάνδη 22/11
ΜΠΛΟΥΓΟΥΣΤΕΡ (δ.π.)	74	53226	άργεί Νέτλεύ
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Ρουέν 22/11
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7	74	26413	ε. Σιγκαπούρη 15/9
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	πρός Μόκχο 9/11
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	πρός Ούμ Σαΐδ 30/10
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΎ (λιβ.)	73	31861	ε. Χόγκ Κόγκ 24/11
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μ.)	65	5060	πρός Ντουμπάϊ 15/10
ΜΠΡΕΊΒ ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036	πρός Καλκούτα 25/11
ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Λειξόες 21/11
ΜΠΡΗΖ (κ)	71	9085	στό Μπουσίερ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Φός 26/11
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Λάγος 7/11
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	ε. Τζέντα 21/11
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	πρός Στέφενβιλ 20/11

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π)*	78	11850	έπωλήθη Έλληνες
ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ(π)	74	10250	ε. Καοσιούγκ 8/11
ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ	78	13889	πρός Αύστραλία 23/11
ΝΑΎΑ (κ.)	70	9069	ε. Πειραιά 25/10
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	πρός Μπαντάρ Άμπάς 29/10
ΝΑΡΕΊΤΟΡ(κ.)	80	10982	ε. Βαλπαραΐζο 25/11
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	πρός Καράτσι 21/11
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	α. Πειραιά 20/11
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ)	71	12202	πρός Πορτογαλλία 24/11
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	πρός Τρίπολη 21/11
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	α. Φούνες 15/11
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	πρός Γάνδη 26/11
ΝΙΚΑΣ ('Ονδ.)	73	20328	στόν Πειραιά 12/11
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρός Βενεζουέλα 11/11
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	πρός Μαρακάϊμπο 3/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	πρός Δ. Άφρική 18/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	πρός Τρίπολη 5/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	πρός Άνναμπα 15/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρός Βιτόρια 10/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	16112	πρ. «Νικόλας Α.»
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. Όρλεάνη 17/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π)*	69	5998	έπωλήθη διάλυση
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ)	82	29700	δ. Παναμά 21/11
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περσικού
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	πρός Τζακάρτα 19/10
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στό Καράτσι 27/11
ΝΙΟΒΗ	75	65803	πρός Μιλάκι 22/11
ΝΙΟΥ ΦΕΊΜ (κ.)	70	9907	πρός Λά Γκουέρα 20/10,

ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρ. «Taisetsu»
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	πρός Σιγκαπούρη 6/11
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	πρός Γιβραλτάρ 12/10
ΝΟΡΘΜΑΝ (κ.)	78	12238	πρός Σιγκαπούρη 18/11
ΝΟΤΟΣ (δ.)*	73	75049	πρός Δ. Αφρική 18/11
ΝΟΥΡΑ (π.)	77	36223	πρ. «Έλλεσποντ Μάϊνερ»
ΝΤΑΪΊΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675	μετ. «Πριμαβέρ ΙΙ» (π.7
ΝΤΑΪΊΑΜΟΝΤ(π)	65	16405	ε. Τόρρε Άννουνζιάτα 10/11
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	ε. Πειραιά 27/11
ΝΤΑΎΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Βανκούβερ 11/11
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ)	72	9440	ε. Άβίλες 10/11
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	πρός Λαύριο 9/11
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	α. Βενετία 26/11
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός Μπαντάρ Άμπάς 3/11
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σάντος 17/11
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	στό Σάντος 24/11
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	πρός Σιγκαπούρη 5/11
ΟΒΕΛΙΞ (δ.)	77	31714	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 26/11
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	α. Μόντρεαλ 22/11
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	πρός Ντουμπάϊ 5/11
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	πρός Φιλαδέλφεια 8/11
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	στό Νταλιάν 31/10
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρός Πόρτ Έμπεδόκλε 11/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π)	75	138037	ε. Λούπ Τέρμιναλ 18/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. Χόγκ Κόγκ 4/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Γιούροπορτ 13/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	πρός Σ. Λουτσία 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρός Πειραιά 17/11
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879	ε. Τσάλνα 26/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882	πρός Μπαχάμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π)	77	15844	ε. Λίβερπουλ 28/11
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	άργεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395	πρός Συρία 25/10
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	δ. Παναμά 24/11
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815	πρός Άβάνα 21/10
ΟΝΥΞ (π.)	76	17959	πρός Μπαντάρ Άμπάς 7/11
ΟΡΑΪΟΝ	73	18958	ε. Μπιλμπάο 26/11
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στό Τζιμπουτί 25/2
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρός Μελίλι 13/11
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	πρός Βιτόρια 25/11
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρός Ν. Όρλεάνη 21/11
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434	πρός Καμπάνα 25/11
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	ε. Άλεξάνδρεια 14/10
ΟΣΕΑΝ ΜΕΪΝΤ (δ.κ.)	72	51227	έπισκευές Πειραιά 10/9
ΟΣΕΑΝ ΝΑΪΤ (κ.)	72	9709	πρός Βομβάη 14/11
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ (κ.)	73	8734	ε. Μανφρεντόνια 16/11
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	πρός Παρανάγουα 20/11
ΟΥΑΪΤ ΡΟΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	πρός Ραμπούλ 30/10
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρός Κιούγκα 8/5
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	α. Χιούστον 9/11
ΟΧΑΪΟ (δ.π.)*	72	55878	πρός ΗΠΑ 25/10
ΠΑΪΟΝΗΡ (π)*	74	9712	πρός Άβάνα 14/11
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑΪΖ (Βρ.)	67	19541	α. Άνκόνα 29/10
ΠΑΛΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182	στό Ντώρμπαν 18/11
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	στό Χορμούζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟΠΗΣ (κ.)	71	41961	α. Ταϊτσούγκ 20/11
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	δ. Ντόβερ 20/11
ΠΑΝΘΗΡ (π)	82	35380	ε. Όξελοσούντ 23/11
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	α. Γιούροπορτ 28/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	πρός Άκαμπα 24/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Άσσάμπ 20/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	πρός Πειραιά 28/11
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Ρόττεονταμ 20/11
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Ρότττερνταμ 20/11
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπχ.)	80	30639	ε. Πόρτ Μοχ. Μπίν Κασίμ 30/9
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	α. Χιούστον 20/11
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	ε. Σάν Νίκολας 17/11
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	πρός Ίαπωνία 28/10
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	πρός Μπαγκόγκ 24/10
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Άλεξάνδρεια 27/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	ε. Βανκούβερ 23/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Πράϊα Μόλε 1/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Σιγκαπούρη 17/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	πρός Άρούμπα 20/11
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	ε. Λάγος 25/10
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	ε. Άλεξάνδρεια 12/11
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρός Ίαπωνία 18/11
ΠΑΦΟΣ (κ)	70	11525	ε. Γκέϊμπς 11/11
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Μπουένος Άϊρες 23/11
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	α. Γιβραλτάρ 10/11
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	ε. Άντεν 21/10
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Λάγος 29/10
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Τσιταγκόγκ 27/10
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός Δ. Άκτή ΗΠΑ 31/10
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Ν. Όρλεάνη 21/11
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	πρός Μπουσάν 26/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (Φ.)	72	16205	πρός Πόρτ Σουδάν 11/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839	πρός Άλεξάνδρεια 18/11
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174	πρός Βόλο 19/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	πρός Σάο Σεμπαστιάο 7/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμινα 1/11
ΠΙΓΪΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	πρός Κόρπους Κρίστι 17/11
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	πρός Νορβηγία 25/11
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	ε. Πειραιά 25/11
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Ρόττερνταμ 27/11
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)	76	44489	στό Χόγκ Κόγκ 19/11
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	α. Τορόντο 20/11
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρός Σιγκαπούρη 8/7
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	πρός Μπουενα βεντούρα 5/11
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Πειραιά 12/11
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Άμπιτζάν 6/10
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	δ. Ντόβερ 27/11
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	πρός Ν. Όρλεάνη 26/11
ΠΟΛΙΑΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	άργεϊ Κίμωλο
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στό Χάργκ Άϊλαντ
ΠΟΛΛΟΥΞ (κ.)	75	16247	μετ. «Πόλλουξ Ι.» (π.7
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέϊρα 30/7
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	πρός Κουβέϊτ 23/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	ε. Ρεσίφ 20/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Γένοβα 5/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	α. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 17/11
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Πόρτ Άρθουρ 10/11
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206	πρός Μπελαγουιάν 16/7
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469	πρ. «Άγιος Κυπριανός»
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	ε. Μπάρτ Πόϊντ 23/11
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άργεϊ Πειριαά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Ν. Όρλεάνη 23/11
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Μπρέϊκ 26/11
ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.π.)	87	25000	πρός Σιγκαπούρη 6/11
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Μοντεβιδέο 23/11
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΪΤ (Μ.β.)	66	2969	πρός Ίνδία 4/11
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ)	83	26996	πρός Ν. Υόρκη 16/11
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός Σάντος 21/11
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Άμβέρσα 8/11
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	στή Μπότανυ Μπαίη 25/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	ε. Πειριαά 26/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π)*	73	11383	πρός Μπαντάρ Άμπάς 4/10
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	πρός Άμβούργο 19/11
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	α. Ντητρόϊτ 14/9
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Βάρρι 5/11
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρός Ρίο Ίανέϊρο 20/11
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	α. Ν. Όρλεάνη 24/11
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΙΙΙ (κ.)	80	16074	α. Τορόντο 16/11
ΠΡΩΤΟΣ (Όνδ.)	69	9677	α. Άμβέρσα 27/11
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	πρός Έλλάδα 5/11
ΡΕΑ (π.)	71	9025	ε. Σάντος 18/11
ΡΕΪΝΜΠΟΟΥ (δ.Κεϋ)	67	2838	ε. Πειραιά 23/11
ΡΕΪΝΦΟΣΤ (π)*	60	4820	πρός Λουάντα 30/9
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	στό Κοτονού 21/11
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	πρός Παναμά 20/11
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Τενερίφη 22/11
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Σάντος 17/9
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Άμβέρσα 27/11
ΡΙΒΕΡ ΤΑΪΥΝ (κ.)	71	9646	πρός Ταϊτσούγκ 21/11
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρός Λά Γκουέρα 8/11
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	πρός Θεσσαλονίκη 31/10
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	στό Μπαχραίην 28/8
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Νάπολη 13/11
ΡΟΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	πρός Χοντεϊντα 18/11
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Σουέζ 7/11
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)*	64	4824	πρός Μαρίνα ντί Καράρα 19/11
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)*	71	2932	α. Νάντη 25/11
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στή Τζέντα (άποθήκη)
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	πρός Ίσπανία 11/11
ΣΑΪΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	α. Ρίο Ίανέϊρο 10/11
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	α. Χάμιλτον 6/11
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	πρός Ίταλία 22/10
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Άμβέρσα 28/11
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	πρός Ράς Λανούφ 27/11
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ(δ.μ.)	76	21619	πρός Πέτερχεντ 27/11
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	66	1597	α. Μαλάγα 18/11
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘΩ (κ.)	65	1598	πρός Πειραιά 24/11
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1.599	πρός Μπαρλέτα 25/11
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	πρός Ήράκλειον 2/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Μπουσάν 27/10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	72	11506	πρός Νιϊχάμα 16/11
ΣΑΝ ΙΙ.(π.)	75	14523	πρός Τοκοπίλα 9/11
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΡΑΪΖ (κ.)	71	13575	πρός Φίτζι 13/11
ΣΑΝΡΑΪΖ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	έπωλήθη
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Βομβάη 24/11
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	α. Θέουτα 22/11
ΣΑΝΤΕΪΓΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	ε. Κουβέϊτ 23/11
ΣΑΝΤΕΪΓΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	άργεϊ Άμβούργο
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7	78	6053	έπισκευές Φλάσσιγκ 27/11
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Βενετία 7/11
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	πρός Τσίμπα 27/11
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	74	12498	πρός Κόκος Άϊλαντ 30/10
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541	μετ. «Σάουθ Στάρ» (κ.7
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	ε. Ίκόνιο 18/11
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Φουτζέϊρα 21/11
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	πρός Άσσάμπ 17/11
ΣΕΪΛΜΑΝ (κ)	80	17798	ε. Γιοκοχάμα 14/10
ΣΕΙΡΗΝΑ (π)	77	16267	α. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	πρ. «Βόλος»
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	α. Χιούστον 21/11
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. Φός 19/10
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρός Κουβέϊτ 9/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	πρός Θεσσαλονίκη 10/11
ΣΕΡΒΙΝΙΑ ΙΙ (κ.)*	78	10077	πρός Σαλβαντόρ 17/11
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	πρός Ταρραγκόνα 20/11
ΣΗ ΓΟΥΪΣΠΕΡ (Μπχ)	77	22377	ε. Ρίο Ίανέϊρο 18/11
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	πρός Καναδά 25/11
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	στό Καράτσι 25/11
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Χιούστον 23/11
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)*	70	12142	ε. Δαμιέττα 17/11
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	πρός Βιτόρια 16/11
ΣΗ ΣΟΥΪΦΤ (λ.)	70	5746	μετ. «Victoria Idow»
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	πρός Πόρτ Ντέ Μπούκ 19/11
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	ε. Ντώρμαν 22/11
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	ε. Άμβέρσα 28/11
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	α. Λέ Χάβρη 19/10
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130	ΰψωσε σημαία Μάλτας
ΣΗΓΚΡΕΪΣ (δ.μ.)	77	40553	πρός Βενεζουέλα 21/11
ΣΗΓΟΥΪΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025	πρός Όδησσό 15/11
ΣΗΕΜΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558	α. Μπιλμπάο 18/10
ΣΗΕΞΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	ύπέστειλε κυπριακή
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	73	16095	μετ. «Sea Champion» (κ.)
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	πρός Κωνστάντζα 21/11
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	πρός Μπαντάρ Άμπάς 29/10
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	ε. Άλεξάνδρεια 15/11
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	πρός Ν. Αφρική 21/10
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	πρός Άλγερία 8/9
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στό Άσσάμπ 1/8
ΣΗΜΑΣΤΕΡ ΙΙ (κ.)	84	18173	πρός Μπαντάρ Άμπάς 29510
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.Μ.)	80	32995	ε. Γιούροπορτ 15/11
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρός Σίδνεϋ 24/11
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	πρός Χάϋ Πόϊντ 21/11

ΣΗΜΠΑΛΚ (κ)	74	33073	πρός Ματάνζας 14/11
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Λισσαβώνα 17/11
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Ξιγκάγκ 10/11
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	πρ. Σή Μπόρν
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	στό π. Βέσερ 21/11
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7	73	17795	πρός Γιβραλτάρ 4/11
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	ε. Βενετία 16/11
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάϊ 27/10
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	πρός Χάϊφα 2/11
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΙΙ (δ.κ.)	74	18631	πρός Γιάνμπου 20/11
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	ε. Μπεντί 6/11
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Σάντος 20/11
ΣΗΡΟΒΕΡ (Κ.)	79	14592	πρός Γκντάνσκ 24/11
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619	στό Σάλλομ Βόε 29/11
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Γκντάνσκ 19/11
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	ε. Σαγκάη 12/11
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	ε. Μπαντάρ Σαχ Ρεζάϊ 16/9
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	πρός 'Αλεξάνδρεια 15/11
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός Τζέντα 26/11
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	στή Βομβάη
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάϊ 11/11
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Γκντάνσκ 16/10
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)*	60	1315	άργεϊ Πειραιά
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Ρίτσαρντ Μπαίη 2/11
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Μπαντάρ Σαχ Ρεζάϊ 12511
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	πρός Ν. 'Αφρική 21/11

ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	ε. 'Αλεξάνδρεια 13/11
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Ρόττερνταμ 28/11
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	πρός Λαζάρο Καρντιένας 27/10
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός 'Αμβούργο 25/11
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	πρός Τσάρλεστον 8/11
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Ούμ Σάϊδ 11/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	πρός Ροστόκ 24/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Πολωνία 23/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.	71	24102	στήν 'Αλεξάνδρεια
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Μόντρελα 18/11
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)*	73	9645	πρός Πειραιά 23/11
ΣΚΑΡΟΣ (κ)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	στό Ντώρμπαν 25/11
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Ντώρμπαν 12/11
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Μπαγκόγκ 8/10
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474	έγκαταλείφθηκε
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 30/10
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)*	74	75049	α. Σαβόνα 26/11
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Βαλτιμορη 17/11
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Μοντοίρ 28/10
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Γκάνδη 16/11
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Πασαγιές 8/11
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	πρός Τομπρούκ 5/11
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. 'Αλγκθείρας 16/11
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	πρός Χάτσινοχ 16/11
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Γιβραλτάρ 25/11
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρός Χουέλβα 9/11
ΣΠΙΘΑ (κ.)	76	27880	ε. Σιγκαπούρη 20/9
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Μπαχραίην 1/11
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Ν. Υόρκη 21/11
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Πειραιά 23/11
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/11
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Μπουργκάς 10/11
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	ε. Σιγκαπούρη 13/11
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	πρός 'Ινδονησία 21/11
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Νjουμπάϊ 4/11
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	πρ. «Πάλμ Πράϊντ»
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011	πρός Χορμούζ 25/9
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργεϊ Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	ε. Μονρόβια 27/10
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Σάρκ Μπαίη 14/11
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	στόν Περσικό
ΣΤΟΡΚ (κ.7	)0	15265	πρός Κολομβία 23/11
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρός Βανκούβερ 9/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	πρός Περσικό 25/11
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρός Τρίπολη 24/9
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρός Γαλλία 20/11
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρός Γιοκοχάμα 21/11
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	προς Ντέρνινκε 4/11
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	ε. Μογκαντίσου 28/10
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	πρός Γιάνμπου 9/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρός Κορέα 3/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρός Αύστραλία 22/11
ΤΕΛΑΜΩΝ*	78	11781	πρός 'Αμβέρσα 25/11
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	ε. Τσάλνα 7/11
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	δ. Παναμά 15/11
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)*	56	6500	άργεϊ 'Αστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋλ.)	69	8812	πρός Ροστόκ 15/10
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	πρός 'Αλεξάνδρεια 13/11
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	προς Χάμπτον 20/11
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρός Ντώρμπαν 7/11
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρός Μορόνι 27/10
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	πρός Κωνστάντζα 3/11
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375	πρός Μπ. Ἄϊρες 10/11
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός 'Ινδία 23/11
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρός Μαρίνα ντί Καράρα 24/11
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	πρός Μόμπάσα 26/11
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	πρός Νάπολη 12/11
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός 'Ακάμπα 19/11
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Ἔμδεν 23/11
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Βιζακαπατάμ 21/11
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	πρός Βηρυτό 14/11
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	

ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	πρός Ταρτούς 7/11
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρός Τουρκία 17/11
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538	πρός Ντάντη 11/11
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	πρός Ν. Υόρκη 5/11
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	πρός Αίγυπτο 18/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	α. Χιοῦστον 24/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	ε. Κόρπους Κρίστι 28510
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	α. Ράς Τανούρα 15/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Βανκούβερ 18/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	ε. Ντώρμπαν 17/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Περσικό 16/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	πρός Βενεζουέλα 15/11
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)*	56	3901	έπωλήθη διάλυση
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Τσάλνα 6/11
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	στό 'Ασσάμη 22/11
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Παναμά 25/1
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Μασσαλια 25/11
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 18/11
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Μπαρλέτα 21/11
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	πρός Πουέρτο'Καμπέλλο 3/11
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	έπωλήθη

ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μπχ.)	75	16421	πρ. «'Ελένη»
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός 'Ιαπωνία 8/11
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Λούη Τέρμιναλ 15/11
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	πρός Καράτσι 17/11
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	στόν Περσικό 5/10
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	στό Ν. Μαγκαλόρ 18/11
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Λά Γκουάιρα 21/11
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	στό Γιαντάϊ 17/10
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	έπωλήθη
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	πρός 'Αρούμπα 28/10
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7	67	54322	στήν Κουτούμπιντα 30/11
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	πρός Καλαμπάρ 20/11
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Ραβέννα 20/11
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)*	67	15621	στήν 'Αλεξάνδρεια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)*	70	14786	πρός Βιτόρια 8/11
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρός Μπετζάγια 15/10
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	πρός Ν. 'Ορλεάνη 26/11
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π)	78	6585	στή Μπετζάγια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/11
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρός Σάντος 12/11
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)*	70	16973	ε. Πόρτ Σουδάν 7/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρός Ταμακομάϊ 21/11
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	πρός 'Ιντσόν 21/11
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/11
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	πρός Μ.'Ανατολή 15/11
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Φουτζέϊρα 16/11
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α.Ξιγκάγκ 30/7
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	πρός Ρόττερνταμ 1/11
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Μπρουνσμπούτελ 16/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	πρός Τζακάρτα 8510
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	ύπέστειλε έλληνική
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7	75	8332	πρ. «Fujiyasu»
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	ε. Σέτε 25/11
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ (κ.)	70	14095	πρός Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 28/10
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Τάραντα 16/11
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	ε. Σάντος 24/11
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρός ΗΠΑ 1/11
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΗΑΝ (π.)	68	9342	έπισκευές Πειραιά 12/10
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Λάς Πάλμας 25/11
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	άργεϊ Πειραιά
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π)*	61	1652	ε. Λάς Πάλμας 3/11
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	άργεϊ 'Αμβούργο
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	άργεϊ Μόκπο
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Λάγος 11/11
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	πρός Ρίο 'Ιανέϊρο 26/11
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	δ. Ντόβερ 20/11
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	πρός Ντώρμπαν 5/11
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Φιλαδέλφεια 22/11
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	75	2484	δ. Παναμά 24/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Σίντ Κερίρ 17/11
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός Σάν Φραντσίσκο 5/11
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Καοσιούγκ 11/11
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 7/11
ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	72	13689	πρός Μαλαισία 26/11
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343	ε. Πειραιά 19511
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 26/10
ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687	πρός Μπουένεβεντούρα 21/11
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρός Χακάτα 18/11
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	α. Χάμιλτον 22/11
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Ρόττερνταμ 26/11
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	στόν Πειραιά
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	πρός Κολομβία
ΧΑΡΜΟΝΥ 1. (π.)	71	8825	πρός Πόρτ Σουδάν 20/11
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρός Μπαγκόγκ 9/11
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π)*	78	15981	ε. Τής 29/11
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	πρός Κίνα 13511
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	πρός 'Ιταλία 23/11
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	πρός Μπαγκόγκ 10/11
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039	ε. Πειραιά 2/7
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	πρός Χαλκίδα 14/11
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	πρός Μαϊάμι 23/11
ΨΑΘΙ (κ)*	54	1596	πρ. «Κασκιότος»
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρός Βέντσπιλς 22/11

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN

AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

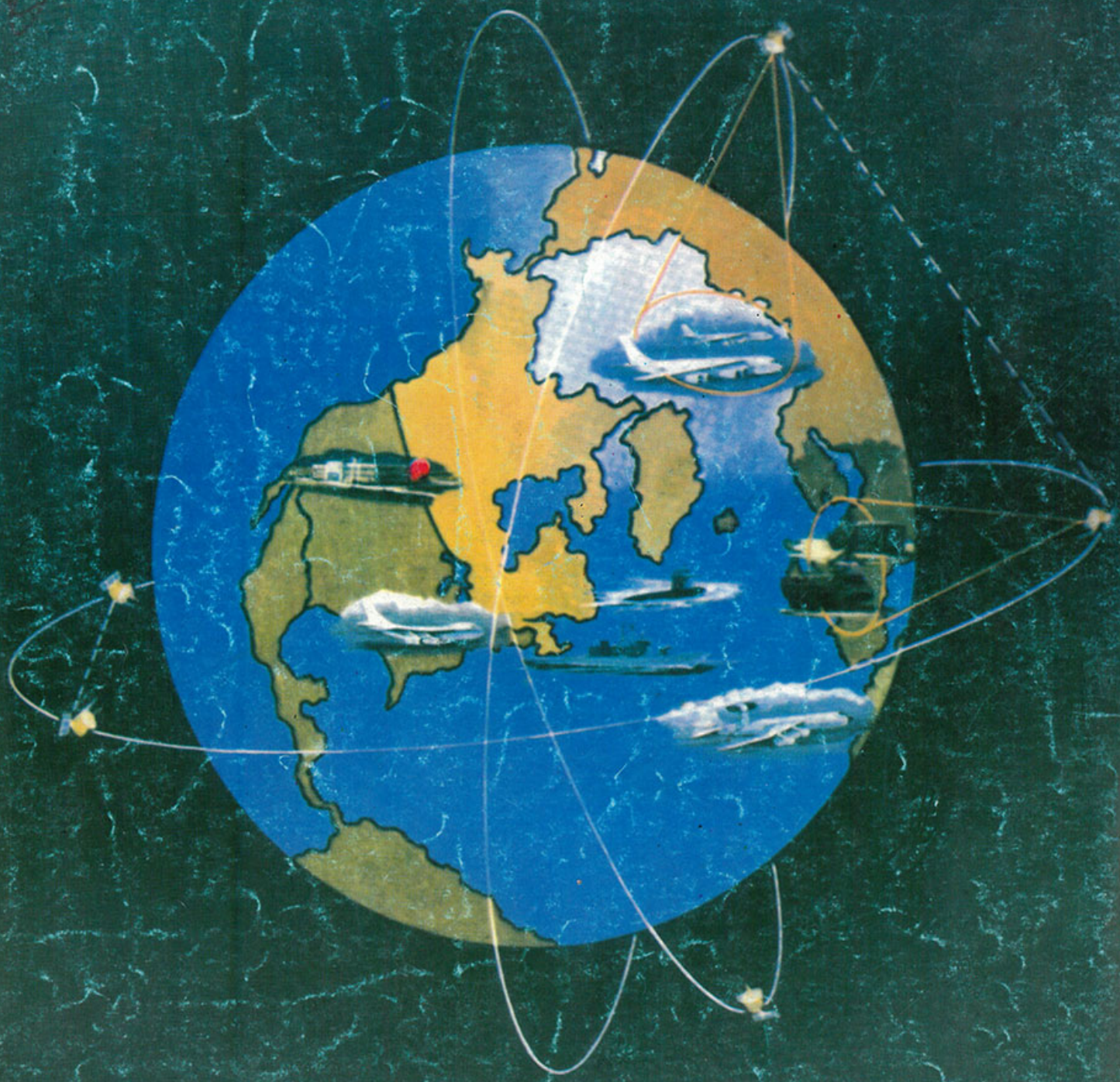
CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

"MAREL" ELECTRONICS S.A.

6, SOTIROS STR. - PIRAEUS PHONES: 4123943-4128838-4127710-4174614
TELEX: 212525 MARI GR - 211101 SPEL GR FAX No. (01) 4127819



Supplying the largest shipping Firms with navigation and communication equipment, as well as other large enterprises, government organizations, and the Armed Forces, with all kinds of electronic equipment.

MAREL'S scientific and technical personnel provides service on a 24-hour basis. Installation, maintenance and repairs are also undertaken.